

UNIVERSITE DE PARIS — FACULTE DE DROIT

LA PERCEPTION
DE
L'IMPOT SUR LE CHARBON
DANS LA RHÉNANIE

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT
(*Sciences juridiques et économiques*)

présentée et soutenue

le lundi 6 Décembre 1926, à 14 heures

PAR

Robert LETELLIER

Président : M. Germain MARTIN.

Suffragants : MM. JEZE,
MOUNIER.

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE
49, Boulevard Saint-Michel,
PARIS

UNIVERSITE DE PARIS — FACULTE DE DROIT

LA PERCEPTION
DE
L'IMPOT SUR LE CHARBON
DANS LA RHÉNANIE

THESE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

(Sciences juridiques et économiques)
présentée et soutenue

le lundi 6 Décembre 1926, à 14 heures

PAR

Robert LETELLIER

Président : M. Germain MARTIN.

Suffragants : MM. JEZE,
MOUNIER.

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE
49, Boulevard Saint-Michel,
PARIS

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



LA PERCEPTION DE L'IMPOT SUR LE CHARBON

dans la Rhénanie

PREAMBULE

Nous nous proposons d'étudier dans cet ouvrage la perception de l'impôt allemand sur le charbon, le Kohlensteuer, par les Français et les Belges dans les territoires rhénans occupés par eux pendant la période comprise entre janvier 1923 et septembre 1924.

Les Français et les Belges furent amenés, en janvier 1923, à saisir et à percevoir cet impôt allemand pour s'assurer des prestations que l'Allemagne nous devait en vertu du traité de Versailles et dont elle n'effectuait pas régulièrement la livraison. La saisie du Kohlensteuer ne fut qu'un des éléments de la nouvelle politique de réparation, inaugurée à cette date, qui se manifesta par l'occupation militaire de nouveaux territoires et par la prise de certains gages, en vue de leur exploitation directe par les Français et les Belges. Cette politique prit fin en septembre 1924, après une décision des Alliés consignée dans le « Protocole de Londres » du

16 août 1924. Un nouveau système de réparation était établi d'après un plan d'experts, appelé « Plan Dawes », qui comportait pour sa mise en œuvre le retour aux Allemands des gages saisis.

On fait généralement une distinction parmi les territoires occupés. En vertu du traité de Versailles, les Alliés occupaient toute la rive gauche allemande du Rhin et quelques têtes de pont sur la rive droite. Ces territoires, englobés sous le nom de Rhénanie, étaient soumis à la juridiction d'un organisme civil : la « Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans ». En janvier 1923, les troupes franco-belges occupèrent sur la rive droite du Rhin la partie de la Westphalie comprenant le bassin houiller de la Ruhr, qui fut placée sous l'autorité du général commandant en chef les troupes d'occupation. Les Français et les Belges percurent le Kohlensteuer dans tous les territoires occupés.

Bien qu'assez souvent le mot Rhénanie soit pris comme synonyme des territoires occupés de la rive gauche, nous l'avons employé dans le titre de notre étude et nous l'emploierons, au cours du texte, pour désigner tous les territoires occupés, y compris la Ruhr. Quand nous n'aurons en vue que les territoires de la rive gauche, nous le spécifierons nettement.

INTRODUCTION

Le problème des réparations. — Les précédents de la politique de saisies des gages. — Le caractère de l'occupation des territoires occupés. — Plan.

Le problème des réparations. — Nous avons dit que la perception de l'impôt sur le charbon faisait partie d'un programme plus général d'exploitation de certains gages et que ce programme résultait d'une nouvelle conception de l'exécution des obligations de l'Allemagne, mises à sa charge par le traité de Versailles et diverses conférences ultérieures. Avant janvier 1923, cette conception reposait sur l'exécution loyale par l'Allemagne de ses obligations. Après cette date et jusqu'en septembre 1924, elle reposa sur des mesures coercitives prises par les Français et les Belges, et sur la saisie de certains gages. Un changement si radical de politique devait avoir des causes profondes et avoir été reconnu nécessaire. Ce ne fut pas seulement les événements de fin 1922 qui motivèrent ce changement. Les causes, plus profondes, remontent aux années qui suivirent le traité de Versailles.

L'Allemagne, le 17 juin 1919, reconnaissait sa responsabilité dans l'ouverture des hostilités et sa défaite militaire. Les gouvernements alliés étaient unanimes pour mettre certaines obligations à sa charge. Mais chacun

d'eux les voyait sous un aspect différent, et lors de l'élaboration par leur représentant des conditions du traité, les divergences de vue apparurent. Sincèrement désireux de maintenir pendant la paix l'alliance qui avait fait leur force pendant la guerre, ils essayèrent de concilier ce désir d'union avec la réalisation de leurs buts de guerre respectifs. Les Etats-Unis, recherchant la consécration d'une morale internationale, la Grande-Bretagne la liberté des mers, la France sa sécurité, purent facilement se mettre d'accord sur tous ces points, aucun d'eux ne se heurtant de front. Il en était différemment pour la liquidation économique de la guerre, autrement dit le problème des réparations. Ce problème était important et épineux, car il intéressait au même titre tous les alliés, qui se présentaient comme concurrents. De quelle somme l'Allemagne était-elle redevable aux alliés ? Sous quelles formes seraient autorisées les perceptions en nature ? Quelles mesures de coercition à envisager dans le cas où ces obligations ne seraient pas exécutées ? Autant de problèmes délicats qui furent simplement énoncés, mais dont la solution définitive fut renvoyée à une date ultérieure.

L'Allemagne mit à profit cette faute des alliés. Adroitement, elle subit sans la moindre résistance les obligations concrètes du traité ; celles, par exemple, relatives à la cession de diverses parties de son territoire. Mais plus elle montrait, avec une ostentation habile, son obéissance aux prescriptions strictement établies, plus elle cherchait à éluder celles qui n'avaient pas été nettement précisées. Sa résistance était de plus facilitée par les divergences de vue entre les alliés et par les retards

successifs dans la fixation de ses obligations pécuniaires.

Tout concourait donc à une résolution difficile des problèmes soulevés par l'exécution du traité de paix. La résistance allemande nous était devenue d'autant plus irritante qu'une comparaison respective des deux pays la rendait moins justifiée. Cette dernière, pour le relèvement de ses départements envahis et en partie détruits et pour le paiement des pensions, voyait sa dette sans cesse s'accroître. Elle devait emprunter et se faire, selon cette expression si juste et si décevante, le banquier de l'Allemagne. A la fin de 1922, cent milliards de francs, dont 50 % pour la reconstruction des régions dévastées, avaient été demandés à l'épargne française. Cette dette énorme avait désorganisé les finances de l'Etat, dont les budgets se soldaient en déficit. Le change et le prix de la vie ne cessaient d'augmenter. Pendant ce temps, l'Allemagne préparait sciemment et méthodiquement sa ruine et son insolvabilité officielle, tandis que derrière cette façade lézardée s'enrichissaient industriels et commerçants. On pouvait vainement chercher dans son budget le moindre chapitre ayant trait aux réparations. On n'y voyait que dépenses relatives à la construction de travaux publics, que subsides accordés aux armateurs et aux industriels.

Cet état de choses avait créé un malaise croissant, qui amena la crise de décembre 1922.

L'Allemagne devait nous livrer un certain tonnage de bois et de combustible. En décembre 1922, la Commission des Réparations constatait que l'Allemagne n'avait pas exécuté ses obligations. En même temps, elle prenait

acte de la déclaration du Gouvernement du Reich sur l'impossibilité où il se trouverait dorénavant d'effectuer les livraisons prescrites par les alliés.

Les Gouvernements français et belge décidèrent alors d'envoyer dans la Ruhr une mission d'ingénieurs chargée de se rendre compte des possibilités économiques de cette région et de se saisir de certains gages pour faire pression sur le Reich. C'était le début d'une nouvelle politique d'exécution du traité.

Les précédents de la politique de saisies des gages. — Ce n'était pas la première fois que pareilles mesures avaient été envisagées. Elles avaient même été mises un moment à exécution par les Français dans le courant de l'année 1921. Les causes avaient été à peu près identiques à celles qui motivèrent l'occupation de la Ruhr et les moyens de pression envisagés furent à peu près les mêmes.

Un système de paiement par annuités avait été organisé par les alliés à la Conférence de Paris. Les Allemands refusèrent de l'accepter et apportèrent des contre-propositions qui, reconnaissant lui-même le délégué anglais Lloyd George, enclin à une grande modération, ne pouvaient même pas servir de base à une discussion sérieuse. Après un ultimatum resté sans réponse, les Français occupèrent, dans la Ruhr : Dusseldorf, Duisburg et Ruhrort. Un cordon douanier fut établi à l'est des territoires occupés pour la perception d'une taxe de 50 % sur toute marchandise en provenance de l'Allemagne. Cette organisation ne dura pas. Mais elle était

le prélude et le prototype de ce qui devait se passer deux ans plus tard.

Les caractères de l'occupation des territoires occupés.

— Le caractère de l'occupation avait changé en même temps que s'était étendu l'occupation des territoires allemands.

Le traité de Versailles et l'Arrangement Rhénan autorisaient les alliés à s'établir sur la rive gauche du Rhin, chacun d'eux ayant une zone respective. Cette occupation avait été prévue pour deux raisons : garantir la sécurité de la France contre tout retour offensif des ex-ennemis ; contraindre ceux-ci à exécuter leurs obligations. L'occupation avait donc un caractère strictement militaire. La Rhénanie faisait partie intégrante de l'Empire, qui ne voyait en rien sa souveraineté diminuée, tant au point de vue politique qu'économique ou fiscal. Elle pouvait être assimilée à toute autre province de l'Allemagne. La seule restriction provenait de l'existence d'un organisme civil, la Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans, en abrégiation H.C.I.T.R., qui était chargée de la sécurité des troupes d'occupation. Pour exercer ses fonctions, elle édictait les règlements et ordonnances ayant force de loi. Il y avait du reste entre l'administration allemande et la H.C.I.T.R. une collaboration sincère, à l'avantage de la population rhénane, pour qui les charges de l'occupation étaient réduites au minimum.

Le caractère de l'occupation se modifia en 1923. Elle ne fut plus seulement un moyen de sûreté et de contrainte ; elle prit un aspect politique et économique. Il

en résulta une scission dans l'unité du Reich. La loi promulguée à Berlin n'avait pas force de loi dans les pays occupés. Elle devait pour cela être revêtue du consentement des organismes alliés. Ceux-ci par contre s'arrogeaient le droit de légiférer en toute matière. Car s'ils n'avaient seulement en vue qu'un but économique, ils furent amenés, pour l'atteindre, à s'intéresser à ce qui pouvait faciliter ou entraver leur tâche.

Plan de l'étude. — L'étude de la perception du Kohlensteuer est étroitement liée aux événements politiques qui se déroulèrent pendant son application. Ces événements correspondent à deux périodes nettement tranchées.

Pour protester contre l'occupation de nouveaux territoires et la saisie des gages, les Allemands refusèrent d'obéir aux prescriptions alliées. Ils espéraient, par une résistance obstinée, lasser la volonté de leurs adversaires.

Ils durent abandonner cette tentative en septembre 1923. La « période de résistance passive » fit place à la « période des accords » conclus entre les autorités alliées et les industriels rhénans. Ces accords réglaient tous les points litigieux, parmi lesquels la perception du Kohlensteuer.

La perception de l'impôt se fit d'une façon différente suivant ces deux périodes. Cette division très simple nous servira de plan.

Mais si le sujet peut être facilement divisé, il est par contre très difficile de l'isoler.

Cette complexité tient tout d'abord à l'unité du but

poursuivi en Rhénanie. La saisie des gages et leur exploitation directe forment un tout dont on a peine à séparer un des éléments. Un même organisme fut souvent chargé d'administrer plusieurs gages. Des mesures applicables à un gage furent quelquefois étendues ultérieurement à un autre. Une réglementation étrangère à l'organisation des gages l'intéressait cependant par certains points de détail. Cette complexité était du reste accrue par les tâtonnements inévitables du début.

Les autorités d'occupation n'eurent pas seulement à s'occuper, pour tout ce qui concernait les combustibles, de la perception de l'impôt. Elles furent appelées à réglementer le régime des exportations, le contingentement de la répartition, la circulation, la réglementation des ventes et des achats. Elles s'occupèrent aussi des chemins de fer, de l'exploitation directe de certaines mines, de l'expédition des charbons de réparation. Tous ces problèmes intéressaient plus ou moins la perception de l'impôt sur le charbon.

A ces causes générales de complexité de cette étude, il y en est d'autres plus spéciales.

Les territoires anciennement occupés de la rive gauche du Rhin et ceux de la Ruhr ne furent pas placés sous la même direction. Il en résulta quelques différences dans l'application des mesures communes.

La loi allemande était valable dans les territoires occupés. Les autorités alliées avaient cependant le droit d'interdire l'application de celles qui portaient atteinte à leurs prérogatives. Il en résulta une certaine confusion, les Allemands ne voulant suivre que leur loi natio-

nale, les autorités d'occupation exigeant l'obéissance à leurs ordonnances.

Les Anglais ne s'étaient pas associés aux mesures prises par les Français et les Belges. Ils estimaient, même, notre action illégale. Or, la Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans comprenait un délégué anglais, et les troupes britanniques occupaient la zone de Cologne. La présence du délégué anglais et l'existence de la zone anglaise rendaient délicat le problème de la prise des gages, par suite des susceptibilités à ménager parmi nos anciens alliés.

De toutes ces questions, il en est qui n'intéressent l'étude de la perception du Kohlensteuer que pour mieux la situer dans l'ensemble du but poursuivi ; d'autres, au contraire, se rattachent étroitement à notre sujet.

Dans une première partie, que nous intitulerons l'organisation des gages, nous étudierons tout ce qui intéresse la perception de l'impôt sur le charbon sans faire partie intégrante de son étude.

La seconde partie traitera de la perception de l'impôt pendant la résistance passive.

La perception de l'impôt pendant la période des contrats formera la troisième partie de cette étude.

PREMIERE PARTIE

L'ORGANISATION DES GAGES

CHAPITRE I

L'ORGANISATION INTERALLIEE

DES PAYS RHENANS

Les Français et les Belges avaient confié à un organisme, appelé Mission Interalliée de Contrôle des Usines et des Mines, en abréviation M.I.C.U.M., le soin de percevoir l'impôt sur le charbon. Mais ce n'était pas un organisme autonome. Il agissait sous la direction d'autorités, différentes suivant les régions où il exerçait ses fonctions. Sur la rive gauche, il dépendait de la Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans ; dans la Ruhr, du Général Commandant en chef les troupes d'occupation.

L'origine de l'occupation de ces territoires explique cette anomalie. Dans les territoires occupés en vertu du Traité de Versailles, le Pacte Rhénan avait créé et organisé la Haute Commission Interalliée des Territoires Rhénans. C'était un organisme qui, depuis sa création, avait rendu les plus grands services et était bien adapté à sa tâche. Il était inutile de le remplacer. Cela eut été du reste impossible sans le consentement des autres alliés. Il eut été de même impossible d'étendre son autorité aux nouvelles régions occupées de la Ruhr. Les Français et les Belges auraient pu créer un organisme similaire ; mais un organisme civil aurait manqué d'éner-

gie et d'impulsion. La direction en fut confiée au Général Commandant en chef les troupes d'occupation.

La Haute Commission, dont le siège était à Coblenche, avait été créée par les dispositions générales du Traité de Versailles et sa compétence avait été définie par l'arrangement rhénan. Elle devait assurer la sécurité des troupes d'occupation. Elle prenait en conséquence toute mesure utile.

Elle était composée de quatre membres ou hauts commissaires, délégués de la France, de la Grande-Bretagne, de la Belgique et des Etats-Unis, qui ne relevaient que de leur gouvernement respectif. Le délégué français avait la présidence de droit. Deux secrétaires généraux, un Français et un Anglais, assuraient le fonctionnement de la Haute Commission. Les hauts commissaires créaient autant de comités qu'il était nécessaire pour la bonne marche de leurs travaux. Un des plus importants fut le « Comité des charbons ».

L'arrangement rhénan avait aussi organisé un « Commissariat Allemand » pour s'occuper de tout ce qui concernait la législation du Reich. Il fut supprimé en avril 1923, car il mettait obstacle aux décisions de la Haute Commission. Les décisions étaient prises à la majorité des voix, avec voix prépondérante du président français. Chaque délégué pouvait en appeler à son gouvernement, mais sans pouvoir arrêter l'exécution des décisions prises. Les décisions des comités devaient, au contraire, être prises à l'unanimité ; sur la demande d'un seul commissaire, l'affaire était portée devant la Haute Commission.

Les relations entre la Haute Commission et l'armée

se faisaient par l'intermédiaire du Général Commandant les troupes d'occupation. Dans ses rapports avec la population civile, elle pouvait s'adresser soit directement aux administrations locales, soit par l'intermédiaire de délégués locaux.

L'autorité de la Haute-Commission était suffisamment établie pour ne pas rencontrer, à partir de janvier 1923, trop de résistances dans l'accomplissement de ses nouvelles fonctions.

Le choix de la direction fut lent et difficile dans la Ruhr. Les gouvernements français et belge avaient envoyé une mission d'ingénieurs qui, protégés par l'armée, devaient contrôler la production du bassin houiller et collaborer avec les industriels rhénans pour pourvoir aux envois de charbon que l'Allemagne se déclarait incapable de continuer. Mais les pourparlers échouèrent et les Allemands organisèrent la résistance passive. Il fallait alors une direction énergique disposant de mesures de coercition immédiates et efficaces. Le Général Commandant les troupes d'occupation avait alors la direction des affaires militaires, la mission d'ingénieurs celle des affaires économiques. Ils se gênaient mutuellement. Un seul organisme devait avoir la direction de l'occupation de la Ruhr.

Le conflit d'attribution fut finalement réglé en faveur du Général. La mission d'ingénieurs, qui avait pris peu de temps après sa formation le nom de Mission Inter-alliée de Contrôle des Usines et des Mines et qui siégea d'abord à Essen, puis à Dusseldorf, se vit placée sous son autorité. Elle n'eut plus alors qu'un rôle uniquement technique. En même temps sa compétence s'étendit en

partie sur les territoires occupés de la rive gauche du Rhin. Sur ces territoires, elle dépendait dans l'exercice de ses fonctions de la Haute Commission.

La Mission étant ainsi placée sous une double autorité, on aurait pu craindre des divergences de vue dans l'application des mesures communes à tous les territoires occupés. Il n'en fut rien, car la Mission préparait elle-même les ordonnances que rendaient exécutoires le Général Commandant les troupes d'occupation et la Haute Commission.

La dualité de direction et l'unité de l'organisation technique permirent ainsi aux autorités alliées de s'adapter le mieux possible à la situation existante dans les territoires occupés, tout en poursuivant un but commun.

Tous les anciens alliés étaient intéressés au problème des réparations.

Les Français et les Belges avaient seuls entrepris de mettre à exécution un nouveau système de réparations. En face de cette action, les alliés eurent des attitudes différentes.

L'Italie prit une attitude commandée par sa situation économique. A cette époque, son industrie métallurgique souffrait du manque de combustible. Elle dépendait économiquement des livraisons de l'Allemagne. Aussi ne voulait-elle pas trop s'engager contre elle, redoutant l'arrêt des envois de combustible. Elle tenait cependant à intervenir pour être présente lors des règlements entre Français et Allemands. Elle maintint, en conséquence, auprès de la Mission, les techniciens qu'elle avait en-

voyés au début de l'occupation avec les ingénieurs français et belges. Mais dès que commença la résistance passive, ils se contentèrent du rôle de spectateur et n'intervinrent dans aucune décision.

Les Anglais, au contraire, désapprouvaient l'occupation, qu'ils jugeaient illégale. Il ne voulurent cependant pas s'opposer à leurs anciens alliés et ils gardèrent toujours vis-à-vis d'eux une attitude courtoise. Le haut-commissaire anglais s'abstint de toute discussion relative à la saisie des gages. Son opposition n'aurait eu du reste aucune importance, car les Français et les Belges avaient la majorité nécessaire aux décisions.

L'existence de la zone anglaise était autrement plus importante, car elle pouvait annihiler en partie nos efforts. Il ne pouvait évidemment être question de percevoir l'impôt sur les importants gisements de lignite des environs de Cologne. Mais surtout la zone anglaise rendait impossible l'établissement du cordon douanier entre les territoires occupés et le reste de l'Allemagne. Après de nombreuses hésitations, les Français occupèrent une bande de territoire au-delà de la zone anglaise en territoire allemand, sur laquelle ils établirent le cordon douanier. Cette décision fut âprement discutée en Angleterre, car elle isolait la zone anglaise.

CHAPITRE II

L'ORGANISATION GENERALE DES GAGES

Les obligations que les alliés avaient mises à la charge de l'Allemagne consistaient en livraisons en nature et en versements de sommes d'argent. Le but poursuivi par l'occupation fut donc de se saisir de gages capables de remplacer les livraisons en nature et les versements prévus.

Les alliés saisirent en 1923 les forêts, les stocks et certaines mines de charbon. Ils s'approprièrent le paiement de certains impôts : douanes, licences, impôt sur le charbon.

A ces gages s'ajoutèrent plus tard l'exploitation des chemins de fer rhénans par la Régie franco-belge.

Deux considérations avaient présidé au choix des impôts. Les alliés voulaient saisir ceux dont la perception était facile et le rendement important.

Il est intéressant d'étudier le fonctionnement des droits de douane et de licence, car ils eurent de nombreux points de ressemblance avec la perception de l'impôt sur le charbon. Ils permettent de plus de mieux comprendre la réglementation de l'exportation, de l'importation et de la circulation des combustibles en territoire rhénan.

On sépare généralement les droits de douane et de li-

cence. Il est cependant préférable d'en faire une même étude, car bien que confiés à deux organismes différents, leur réglementation tendit au même but et s'appuya sur les mêmes principes.

Avant 1923, les marchandises n'avaient à acquitter que les droits de douane à l'importation. Il existait bien des licences d'importation et d'exportation et le commerce extérieur n'était pas libre. Mais l'octroi de ces licences avait simplement pour but de permettre au Gouvernement allemand de se procurer les devises étrangères dont il avait besoin pour les versements à effectuer aux alliés en vertu de l'état des paiements du 5 mai 1921. Les exportateurs allemands qui étaient réglés en monnaies étrangères, les remettaient au gouvernement du Reich, qui leur donnait la contre valeur en marks. Ce n'était donc pas une taxe à l'exportation, mais simplement un moyen de se procurer des devises. De légères taxes, les « Gebühren », devaient couvrir les frais de la délivrance de ces licences. C'était le service de « l'Ausfuhrant » de Bad-Ems qui, sous le contrôle de la Haute Commission, était chargé de les délivrer. L'octroi des licences pour les combustibles relevait, par exception, du Comité des Charbons.

Dès la saisie des gages, le gouvernement allemand ne reconnut plus la compétence des services de Bad-Ems. Les commerçants devaient s'adresser aux organismes des territoires non occupés. La licence ne pouvait même être délivrée par ceux-ci que sur la promesse par le demandeur de ne pas s'adresser également aux organismes alliés.

La réorganisation du service des douanes et des licences se fit sur des bases nouvelles.

Pour les relations entre les territoires occupés et l'étranger, les Français et les Belges maintiennent l'octroi de la licence à l'importation et le paiement des droits de douane. Ils établissent une taxe pour l'octroi des licences à l'exportation.

Entre les territoires occupés et le reste de l'Allemagne, séparés par le cordon douanier, il y a en principe interdiction d'entrée et de sortie. Il peut, cependant, être accordé des dérogations donnant lieu à la perception d'un droit.

Ces services étaient confiés en Rhénanie à deux Comités : Comité des douanes, Comité des licences et des dérogations. Leur liaison était très étroite, puisque le Comité des douanes vérifiait et contrôlait l'usage des licences et des dérogations octroyées par le second Comité.

Dans la Ruhr existait l'Office des Licences et des Dérogations dépendant de la M. I. C. U. M.

Le mode de perception de ces divers droits était le suivant : les licences d'exportation étaient accordées moyennant :

a) le paiement en devises d'une taxe montant à 10 % de la valeur de la marchandise ;

b) le paiement des « Gebühren » ;

c) l'engagement de verser sur la demande des services alliés tout ou partie de la valeur en devises de la marchandise, déduction faite de la taxe de 10 %, moyennant le remboursement de la contre-valeur en marks.

L'importation des marchandises supportait le paiement des « Gebühren » pour l'octroi des licences d'importation et le paiement des droits de douane.

Les dérogations étaient accordées moyennant le paiement d'une taxe de 10 % de la valeur de la marchandise.

CHAPITRE III

LA RÉGLEMENTATION DES COMBUSTIBLES

Toutes les questions relatives aux combustibles tinrent une grande place dans les préoccupations des alliés.

Les Français et les Belges avaient décidé la saisie des stocks et de certaines mines de charbon pour effectuer les livraisons en nature et la saisie de l'impôt sur le charbon pour en porter le montant des perceptions au crédit du compte réparations.

Les Allemands s'opposèrent à la livraison des charbons et refusèrent le paiement de l'impôt. Pour rendre leur résistance plus efficace, ils désorganisèrent tous les services. Le Kohlensyndikat s'enfuit avec ses archives à Hambourg, emportant le plan des mines, du réseau des chemins de fer et le détail de l'organisation technique et commerciale du bassin houiller. Ils désorganisèrent les services restants, qu'il fallut dissoudre.

La réorganisation fut longue et difficile par suite de l'importance et de la complexité des problèmes envisagés. Parmi ceux-ci, celui de la répartition des combustibles dans les territoires occupés sera étudié séparément, à cause de son importance. Nous parlerons des autres problèmes à l'occasion des rapports qu'ils ont eus avec la perception de l'impôt. Il n'y eut du reste aucune unité dans la direction de ces divers services. Si la

M. I. C. U. M. était chargée, dans la Ruhr, de s'occuper, entre autres attributions, de tout ce qui avait trait au charbon, elle ne s'occupait en Rhénanie que de la surveillance de l'exploitation des mines, de la saisie des combustibles et de la perception de l'impôt. C'est la Haute-Commission qui, par son Comité des charbons, s'intéressait aux autres problèmes. Elle devait, en effet, s'assurer du minimum nécessaire à la sécurité des troupes d'occupation, et par suite contrôler la répartition des charbons effectuée par les administrations locales.

Voici comment avant 1923 cette répartition s'effectuait.

Le « Kohlenverteilungsstelle », placé sous l'autorité de la Haute-Commission, centralisait les demandes, répartissait les ordres d'achat entre quatre grosses firmes charbonnières ayant le monopole pour la fourniture de charbon des territoires occupés. En cas d'insuffisance il contingentait les livraisons. Chaque mois se réunissaient à Cologne les représentants des producteurs et le délégué du Reichkohlenkommissar, l'organe central chargé de la répartition des combustibles pour l'Allemagne entière. A cette réunion, il était dressé le plan de répartition pour le mois suivant.

Il existait pour la répartition locale en Rhénanie quatre Kohlenwirtschaftsstellen, dont les attributions avaient du reste été diminuées le jour où ils passèrent sous notre autorité. Les alliés leur interdirent en particulier d'effectuer des réquisitions au profit de certains consommateurs.

Dès les premiers jours de 1923, les Kohlenverteil-

ungsstellen perdirent presque complètement leur activité. Ce fut le Comité des charbons, qui était chargé, comme nous l'avons déjà vu, de la délivrance des licences et des dérogations pour les combustibles, qui prit lui-même en main la direction de la répartition. Il plaça sous ses ordres les anciens organismes allemands. Mais il se servit surtout des délégués techniques répartis dans chaque district.

Le Comité des charbons était chargé aussi des réquisitions et des livraisons d'office.

La réquisition était effectuée pour satisfaire aux besoins des troupes d'occupation.

La livraison d'office visait à l'approvisionnement des besoins urgents des chemins de fer, des services publics, de la population civile et des industries privées.

La réquisition ne pouvait être faite que par un délégué de l'autorité militaire. L'ordre de réquisition ou de livraison d'office émanait du Comité des Charbons et était transmis au délégué technique. Il pouvait frapper même les stocks privés et les charbons importés de l'étranger. En cas d'urgence, le délégué technique avait plein pouvoir.

Toutes les réquisitions ou livraisons d'office se faisaient contre paiement.

DEUXIEME PARTIE
LA RÉSISTANCE PASSIVE

CHAPITRE I

LES DÉBUTS DE L'ORGANISATION

La mission d'ingénieurs, lors de son envoi dans la Ruhr, n'avait pas de but bien précis. Elle devait surtout s'occuper des livraisons en nature. Elle eut dans ce but quelques conversations avec les représentants des propriétaires de mines et des industriels de la région. Ceux-ci ne consentaient aux livraisons que moyennant paiement effectué par le Reich. Le gouvernement allemand refusa et donna ordre de cesser toute conversation avec les alliés.

Ceux-ci étendirent alors l'occupation à la région de Bochum, qui contenait les parties essentielles des charbonnages, et décrétèrent la saisie de l'impôt sur le charbon, pour permettre d'indemniser les propriétaires de la saisie de leurs stocks. Ceci dérangeait les plans primitivement établis, car on avait envisagé la saisie de l'impôt pour alimenter la caisse générale des réparations. Le gouvernement donna ordre aux propriétaires des mines de ne livrer aucun combustible, même contre paiement, et prit diverses mesures pour organiser la résistance passive. Les alliés complétèrent l'occupation du bassin de la Ruhr par celle de la région de Dortmund.

Il existait dans la Ruhr un syndicat d'industriels et de propriétaires de mines appelé Kohlensyndikat, qui

concentrait entre ses mains toute la puissance économique du bassin houiller. En particulier, il contrôlait la production, la réduisant ou l'accroissant au besoin, et il répartissait entre ses membres les commandes qui lui étaient adressées.

A l'arrivée des Français, il s'enfuit à Hambourg avec ses archives. La mission d'ingénieurs fut chargée de le remplacer. La tâche qui lui était confiée était écrasante, car elle ne disposait que de moyens insuffisants à mettre en œuvre au milieu d'une résistance acharnée et hostile. Ce fut son honneur d'avoir été à la hauteur de cette tâche.

Le 18 janvier, les Français et les Belges décrétaient la saisie de l'impôt sur le charbon. Les mêmes ordonnances réglementaient en même temps la saisie des douanes, des licences et des forêts.

Dans la Ruhr, la mission d'ingénieurs était seule compétente pour s'occuper de la saisie de tous ces gages. Dans les territoires de la rive gauche, ce rôle fut confié à quelques Comités créés par la Haute-Commission. Le « Comité spécial des charbons et des mines » (qu'il ne faut pas confondre avec le « Comité des Charbons ») était chargé de procéder à toute enquête jugée nécessaire et à toute opération utile pour la rentrée de l'impôt sur le charbon. Tout le personnel participant à la perception de l'impôt était mis sous ses ordres.

La mission d'ingénieurs de la Ruhr, qui avait changé son appellation officielle « Mission interalliée des charbons », pour son titre définitif « Mission de contrôle des Usines et Mines » devait s'occuper sur les territoires de la rive gauche de tout ce qui concernait la production

houillère. Elle n'agissait pas du reste directement, mais par l'intermédiaire d'un délégué qui était détaché par elle auprès de la Haute-Commission et qui avait sous ses ordres le personnel que la mission avait envoyé auprès des groupements des mines de la région.

Le représentant de la M. I. C. U. M. était encore chargé de faire exécuter sur les territoires de la rive gauche les ordres de la mission pour tout ce qui concernait les livraisons de combustible à l'Entente au titre des réparations.

Enfin la M. I. C. U. M., qui s'occupait seule de la perception de l'impôt sur le charbon dans la Ruhr, faisait exécuter les arrêtés du « Comité spécial des charbons et des mines », sous les ordres de qui elle était placée.

Cette organisation offrait un gros inconvénient. Le Comité spécial de la Haute-Commission ou la M. I. C. U. M. devait seule s'occuper de la perception de l'impôt. La réforme se fit lentement et n'aboutit seulement que le 17 avril 1923 par la suppression du Comité spécial.

Cette ordonnance du 17 avril 1923 fixa ainsi qu'il suit les attributions de la M. I. C. U. M. sur les territoires de la rive gauche, attributions auxquelles il ne fut rien changé jusqu'au retour des gages aux autorités allemandes.

La M. I. C. U. M. était chargée de :

- a) l'exploitation et la production des mines ;
- b) la saisie et la livraison des combustibles au titre des réparations ;
- c) l'assiette et la perception de l'impôt sur le charbon.

La Haute-Commission octroyait aux membres de la

M. I. C. U. M. détachés dans les territoires de la rive gauche tout pouvoir pour donner des ordres d'exécution, effectuer toute recherche et exiger tous les renseignements et documents nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions.

La M. I. C. U. M. exerçait toujours ses fonctions sur les territoires de la rive gauche par l'intermédiaire de son délégué auprès de la Haute-Commission.

CHAPITRE II

LA RÉGLEMENTATION ALLEMANDE

Le Kohlensteuer était un impôt d'Etat établi pendant la guerre par la loi du 8 avril 1917. Il avait été créé pour procurer les fonds nécessaires à la continuation de la guerre. Erzberger, dans sa grande réforme fiscale de l'après-guerre, le maintint provisoirement. Il fut renouvelé à plusieurs reprises. Le dernier renouvellement, le 8 avril 1922, fut l'occasion de certaines modifications.

C'était l'impôt le plus important de tout le système fiscal allemand. Son rendement était supérieur à celui de l'impôt sur le revenu et à celui des douanes. Il avait de plus l'avantage de frapper peu de personnes, d'où une perception facile et **de peu de frais**.

Au début de l'occupation, les alliés pensèrent que les administrations allemandes chargées de percevoir l'impôt le leur en remettraient le montant sans difficulté. C'était du reste ce qui s'était passé en 1921 quand les agents des douanes continuèrent leur travail après la saisie de ce gage par les Français. Mais en 1923, les services allemands refusèrent, sur l'ordre de Berlin, d'effectuer pour les alliés la perception du Kohlensteuer. Nous avons vu comment il fallut les réorganiser. Les alliés n'en maintinrent pas moins la réglementation.

tion allemande. Les arrêtés des autorités d'occupation durent, pour s'adapter aux circonstances, la modifier en de nombreux points ; mais les principales dispositions restèrent les mêmes.

L'impôt était dû par la mine livrancièrre sur le prix de vente des combustibles. L'impôt, tout d'abord fixé à 20 % du prix de vente, fut porté à 40 % par la loi du 8 avril 1922. Pour tenir compte des différences de facilité d'exploitation des diverses régions minières, on appliquait au chiffre obtenu un coefficient variable, dont le minimum était de 25 % pour le bassin nord-est du Palatinat bavarois aux mines de peu d'importance et d'exploitation difficile, et le maximum de 115,5 % pour les mines de lignite de la région de Cologne. Dans la Ruhr, la moyenne était de 80 à 100 %. Le taux de l'impôt n'était pas immuable. Le ministre des Finances du Reich, d'accord avec un organe appelé « Reichkohlenrat » pouvait élever ou abaisser le taux de l'impôt suivant la situation économique du moment.

En vue de favoriser le développement du commerce, le ministre des Finances pouvait accorder certaines réductions pour les charbons employés sur les bâtiments de pêche, les navires et les trains assurant le trafic avec l'étranger. N'étaient pas atteints par l'impôt les combustibles :

- a) circulant en transit ;
- b) employés au fonctionnement de la mine et à la fabrication des agglomérés ;
- c) attribués aux mineurs, à leurs veuves et aux mineurs invalides.

Chaque mine devait déclarer le montant de ses ventes.

Cette déclaration était remise au Konzern duquel la mine dépendait et par l'intermédiaire de qui l'impôt était payé. Les agents du fisc se servaient, pour vérifier les déclarations, d'une statistique officielle datant de 1921, à laquelle ils apportaient les modifications nécessaires.

L'impôt frappait lourdement les propriétaires des mines de charbon. Ceux-ci, très puissants, s'efforçaient d'obtenir du gouvernement une réduction de leurs charges. En fait, depuis octobre 1922 et l'arrivée au pouvoir du président Cuno, les propriétaires n'avaient pas acquitté le montant de leurs impositions. On entrevoyait même la suppression possible de l'impôt, à qui on reprochait d'être une cause de vie chère.

Le gouvernement allemand légiféra à plusieurs reprises après janvier 1923 sur la perception du Kohlensteuer. Les autorités d'occupation refusèrent toujours l'application de ces lois dans les territoires occupés. C'est ainsi qu'en mars 1923, le gouvernement allemand réduisit le taux de l'impôt à 20 % et qui le supprima dans le courant de l'année suivante. Mais les alliés n'en continuèrent pas moins à appliquer leur propre réglementation.

CHAPITRE III

LA SAISIE DE L'IMPOT

Le 18 janvier 1923, les alliés prenaient la décision de bloquer les revenus de l'impôt. L'impôt devait être perçu au profit des alliés et le montant être versé dorénavant en leurs mains.

Les alliés se saisirent aussi de l'impôt arriéré et de celui dont la situation n'avait pas encore été établie, mais qui était dû.

Les sommes effectivement versées par les redevables et dont le transfert en Allemagne non occupée n'avait pas encore été effectué, devaient être saisies par les troupes d'occupation en quelque lieu qu'elles se trouvassent, en dépôt dans les caisses publiques, dans les bureaux de chèques postaux ou dans les banques.

En mars 1923, quand les alliés eurent la certitude par l'étude de certains documents que l'impôt n'avait pas été régulièrement perçu pendant les trois mois qui précédèrent l'occupation, ils décidèrent que chaque contribuable devait apporter la preuve que l'impôt afférent à la période du 1^{er} octobre 1922 au 20 janvier 1923 avait été payé. S'il ne pouvait justifier du versement à une caisse située dans les territoires occupés des impôts dûs pendant cette période, ou s'il refusait toute indication à ce sujet, il était considéré comme redevable de l'impôt.

à partir du 1^{er} octobre 1922. Pour le versement de tout cet arriéré, il fut décidé qu'aucun délai de paiement ne serait accordé sans l'agrément des organismes alliés qualifiés.

Tous les documents, quels qu'ils soient : archives, livres divers concernant l'assiette, le contentieux ou la perception devaient être bloqués, ainsi que les livres tenus par les redevables eux-mêmes.

CHAPITRE IV

L'ASSIETTE DE L'IMPOT

Les alliés avaient décidé d'appliquer la législation allemande. Il fallut cependant modifier certains points.

L'impôt était établi d'après la déclaration du contribuable vérifiée par le fisc. Les propriétaires des mines se refusèrent à cette déclaration ; il fallut les taxer d'office. Ce système présentait de plus l'avantage de pouvoir créer une fissure dans le bloc de la résistance. Certains propriétaires trop imposés pouvaient, à l'aide de leurs livres de comptabilité, mettre en lumière cette imposition excessive. Nous pouvions ainsi, par la communication de ces documents, nous rendre compte de la production minière et amorcer un début de collaboration franco-allemande, premier présage de l'effondrement de la résistance. Les éléments d'appréciation que possédaient les alliés étaient assez restreints. Ils se servirent surtout de la statistique officielle allemande de 1921, qui était employée auparavant par les services allemands.

Bien que la taxation d'office fut seule employée pendant la résistance passive, les alliés avaient prévu la déclaration du contribuable.

L'imposition était établie pour chaque mois et de même exigible mensuellement. Il n'en avait pas été ainsi

jusqu'en juillet 1923 ; l'impôt n'était établi et exigible que par quinzaine. Mais ce laps de temps trop court accumulait le travail des bureaux de la M. I. C. U. M. Les alliés établirent les impositions mensuelles qui, tout en permettant une surveillance suivie, facilitaient grandement leur tâche.

Les déclarations devaient être remises au service de l'impôt de la M. I. C. U. M. au plus tard le 10 du mois suivant la période d'imposition. Le service de l'impôt établissait ce dernier d'après la déclaration. L'impôt était exigible à partir du 15 et devait être payé dans les dix jours, faute de quoi les pénalités étaient encourues.

Le système de la déclaration ne pouvait être appliqué qu'aux mines et aux syndicats qui se soumettaient aux exigences prévues par les lois allemandes relatives à la tenue de leurs livres et à la conservation de leurs archives, et à celles prévues par les arrêtés des autorités d'occupation.

Si, le 10 du mois, la déclaration n'avait pas été faite, le service de la M. I. C. U. M. établissait d'office la feuille d'imposition. L'impôt était toujours exigible le 15, avec les mêmes délais de paiement et les mêmes pénalités prévues.

Une Commission contentieuse avait été créée pour statuer sur les réclamations. Elle comprenait le chef de la M. I. C. U. M., président, un ingénieur allié et un allemand choisi par le contribuable sur une liste de dix experts désignés par la M. I. C. U. M. Le paiement n'était pas différé. Si la réclamation était reconnue justifiée, le surplus perçu était restitué au contribuable ou

venait en déduction des sommes à payer ultérieurement pour l'imposition du mois suivant.

Il pouvait être accordé exceptionnellement des remises d'impôt. Le service de l'impôt sur le charbon en avait la faculté, mais il devait prendre l'avis d'une commission spéciale dite « Commission Internationale des remises ». Cette commission comprenait trois membres : le président de la M. I. C. U. M., qui pouvait désigner un remplaçant, le chef de la délégation belge ou un représentant, et un délégué désigné par le général commandant les troupes d'occupation.

Etaient nulles les clauses de tout contrat stipulant que l'impôt ne serait pas à la charge du propriétaire de la mine, mais à celle du consommateur ou des intermédiaires. Toute personne intéressée pouvait se prévaloir de cette nullité sans crainte de poursuites judiciaires. Du reste, les arrêtés des autorités d'occupation mettaient sous leur protection tous les agents, employés ou personnes qui se soumettaient à leurs prescriptions.

Dans le cas où une personne acquittait l'impôt sur le charbon au lieu et place de la mine livrancièrè, elle devenait créancière de cette mine pour le montant de l'impôt acquitté et pouvait légalement l'actionner en justice. C'est ce qui se produisit pendant la résistance passive. Nous verrons, en effet, que pour obtenir l'octroi d'un laisser-passer nécessaire à la circulation des combustibles, l'acheteur devait avoir effectué le paiement de l'impôt refusé par la mine.

CHAPITRE V

LE PAIEMENT DE L'IMPOT

Les alliés prirent diverses mesures pour se prémunir contre la baisse du mark. Par suite de la dévalorisation continue et rapide de la devise allemande, le montant de l'impôt ne représentait plus au moment du paiement qu'une partie de sa valeur initiale. La contre-valeur en francs de l'impôt établi en marks était moindre lors du paiement que lors de l'imposition. Le contribuable qui n'aurait eu à se procurer les marks qu'au dernier moment, n'aurait payé qu'une partie de l'impôt. Comme la proportion augmentait avec la durée qui séparait l'imposition du paiement, il pouvait arriver que le contribuable poursuivi pour non-paiement de l'impôt et condamné à de fortes amendes n'eut plus à verser qu'une somme de valeur inférieure à son imposition primitive.

Le gouvernement allemand avait profité en 1922 de cette dépréciation pour favoriser les industriels et les propriétaires de mines, en leur accordant des sursis et des délais. Les alliés cherchèrent à se prémunir contre ce danger.

L'impôt établi mensuellement était exigible le 15 du mois suivant. Les alliés décidèrent que le montant exprimé en marks serait le jour même évalué en dollars, d'après le cours officiel de la Bourse de Berlin. Le jour

du paiement, ce nombre de dollars serait reconverti en marks, d'après le cours du jour. Il pouvait arriver que le cours du mark remontât. Le contribuable n'aurait plus eu à verser qu'un nombre de marks inférieur au montant de son imposition primitivement établie. Aussi fut-il spécifié que dans ce cas, cette imposition serait seule prise en considération.

Dans les derniers jours de la résistance passive, après la réorganisation du système monétaire allemand, les alliés décidèrent le 11 octobre 1923 que les déclarations et les taxations devaient être établies en marks-or pour les ventes de charbon postérieures au 17 septembre 1923.

Les alliés voulurent profiter de la perception du Kohlensteuer pour se procurer des devises étrangères. Les Allemands avaient agi de même par l'octroi des licences d'exportation. Les alliés appliquèrent un mécanisme analogue à l'occasion du paiement de l'impôt sur le charbon et des droits de licence.

Les industriels et les propriétaires de mines allemands avaient une grande facilité pour se procurer des devises dites « appréciées » par leurs ventes à l'étranger et leur forte organisation bancaire. Les alliés, comme autrefois le gouvernement allemand, voulurent en profiter.

Les trois quarts du montant de l'impôt devaient être perçus en devises américaines, anglaises, belges, françaises, hollandaises, italiennes, suisses, et en général en toutes devises étrangères autorisées par le service de l'impôt sur le charbon ; la contre-valeur en marks des-

dites devises étant établie au jour du paiement d'après le cours officiel de la Bourse de Berlin ou, à son défaut, d'après l'évaluation qui en était faite par le général commandant en chef les armées alliées d'occupation.

Quand, en octobre 1923, l'imposition fut établie en marks-or, les alliés exigèrent que la totalité de l'impôt soit versée en devises appréciées.

CHAPITRE VI

LES EXEMPTIONS

Les alliés supprimèrent les exemptions établies par la loi allemande. Ils n'exonérèrent du paiement de l'impôt que deux catégories de charbons : les « deputatkohlen » et les charbons de réparations.

Les « deputatkohlen » étaient les charbons accordés pour leur usage personnel et familial aux mineurs et aux ouvriers des usines affiliées. Ils faisaient partie intégrante de leur salaire. La loi allemande les avait toujours exonérés du paiement de l'impôt. Il eut été injuste et inopportun de les y soumettre. Seules, des mesures très sévères devaient être prises pour que cette faveur ne tourne pas en abus, et que sous le couvert de « deputatkohlen » circulent des charbons qui auraient dû être assujettis à l'impôt. Nous verrons plus loin que la réglementation de la circulation des combustibles empêchait cette fraude.

On ne pouvait pour une autre raison astreindre au paiement de l'impôt les charbons de réparation. La saisie de ces charbons représentait une perte sèche pour les propriétaires de mines, qui ne recevaient aucun paiement en compensation, ni des alliés, ni du gouvernement allemand. Il eut été injuste d'exiger des propriétaires le paiement d'un impôt portant sur le prix de vente des

charbons pour la saisie desquels ils ne recevaient aucune indemnité.

Les mesures prises pour les « deputatkohlen » en vue d'empêcher les fraudes possibles n'étaient pas utiles pour les charbons de réparation. Dès leur saisie, ils étaient sous la surveillance de la M. I. C. U. M., jusqu'à leur livraison aux deux organismes chargés de les répartir entre les intéressés : Office des Houillères Sinistres — en abréviation O. H. S. — pour la France, et le Comptoir belge pour la Belgique. Le produit des ventes était versé directement dans les caisses françaises et belges, et le montant en était porté au crédit du Reich.

A côté de ces exemptions, les alliés avaient accordé certaines mesures de faveur pour faciliter le paiement de l'impôt afférent aux charbons expédiés en Suisse et en Hollande, en vertu d'accords internationaux. Légitimement, les alliés auraient pu interdire l'exportation vers ces pays des charbons n'ayant pas préalablement acquitté l'impôt. Pour montrer à ces pays leur esprit de conciliation et pour éviter tout ennui diplomatique, ils n'exigèrent le paiement de l'impôt qu'après l'envoi de la mine livranciére. Et comme celle-ci, pendant la résistance passive, refusait de s'acquitter, les alliés, tout en maintenant leurs droits, lui laissèrent continuer ses envois à l'étranger.

CHAPITRE VII

LES MESURES COERCITIVES

La résistance passive se manifesta par le refus d'obéissance aux ordres des autorités d'occupation. A côté des mesures coercitives à prévoir pour l'application de ces mesures en période normale, il fallut envisager des mesures d'exceptions, plus strictes et plus sévères, appropriées à la résistance allemande et capables de la briser. Il fallait craindre cependant de se laisser entraîner à l'arbitraire qui, par les vexations, eut attisé la lutte et en eut retardé le dénouement. En édictant une réglementation sévère et minutieuse, les Français et les Belges conservèrent toujours la notion de la justice et du droit.

Parmi ces mesures coercitives, les unes visèrent en général toutes les infractions aux ordres des autorités d'occupation ; d'autres, les plus importantes, eurent trait plus spécialement à la perception de l'impôt sur le charbon. Elles frappèrent le délinquant dans ses biens et dans sa liberté. Par contre, ceux qui se soumettaient aux ordres des alliés furent placés sous leur protection et bénéficièrent de mesures de faveur.

Les mesures coercitives d'ordre général furent prises sur les territoires de la rive gauche dès les premiers

temps de l'occupation rhénane. Leurs principes restèrent les mêmes après janvier 1923 et furent introduits dans la Ruhr.

En janvier 1920, la Haute-Commission attribuait la compétence judiciaire pour toute infraction à ses ordonnances à l'autorité militaire. Les auteurs de ces infractions étaient punis d'une amende dont le montant varia sans cesse proportionnellement à la baisse du mark jusqu'en août 1923, où les amendes furent fixées en marks-or, et d'un emprisonnement de cinq ans au maximum. Une de ces deux peines seulement pouvait être appliquée. Le tribunal qui infligeait une amende pouvait décider en même temps qu'elle serait remplacée, à défaut de paiement, par un emprisonnement dont le jugement fixait la durée et qui ne pouvait pas être supérieur à deux ans. Le tribunal pouvait accorder un délai pour le versement de l'amende ou autoriser son paiement par termes. En accordant un délai, il pouvait en outre décider que la remise du montant non encore versé de l'amende serait faite au condamné si, pendant ce délai, il n'avait subi aucune nouvelle condamnation du chef d'infraction aux ordonnances alliées.

A côté de ces mesures d'ordre général, les alliés prirent des mesures spéciales à la perception de l'impôt sur le charbon.

Toute personne ou société possédant une exploitation minière, qui n'avait pas acquitté le montant exigible de son imposition dans un délai de quinze jours, recevait une lettre d'avis. Si elle ne s'était point libérée dans les dix jours qui suivaient l'envoi de cette lettre, le mon-

tant de l'imposition était majoré de 50 % à titre d'amende. Les biens de toute nature appartenant à cette personne ou à cette société pouvaient, après l'envoi de la lettre d'avis, être saisis. Dix jours après la saisie, les biens pouvaient être vendus jusqu'à concurrence de l'impôt exigible majoré de l'amende de 50 %.

Voici un récapitulatif des mesures prises, avec les délais minima pour assurer le paiement de l'impôt :

Premier mois :

Du 1 au 30 Mois imposable.

Deuxième mois :

Du 1 au 10 Déclaration.

Le 15 Fixation de l'impôt.

Du 15 au 30 Paiement.

Troisième mois :

Le 1^{er} Lettre d'avis.

Le 10 Majoration de 50 % et saisie.

Le 20 Vente.

Cette réglementation date du 12 juillet 1923 ; la réglementation précédente du 1^{er} mars 1923 était plus sévère, les délais prévus étaient plus courts.

Après la réception de la lettre d'avis, le dernier délai n'était que de trois jours au lieu de dix pour effectuer le paiement, faute duquel les biens du contribuable étaient saisis. De même, huit jours au lieu de dix étaient prévus entre la saisie et la vente.

Le contribuable n'était pas seul débiteur de l'impôt. Certaines autres personnes étaient responsables sur leurs biens de son non-paiement.

Les biens des présidents et membres des Conseils et

Comités d'administration, de surveillance ou de direction, ainsi que ceux de leurs fondés de pouvoirs et généralement de toutes les personnes responsables de la gestion des entreprises, pouvaient être saisis et vendus dans les délais prescrits plus haut.

La responsabilité solidaire du paiement fut encore étendue aux entreprises industrielles ou commerciales qui possédaient une part de propriété dans l'entreprise débitrice de l'impôt et à celles dans laquelle l'entreprise considérée possédait une part de propriété. Les biens de ces entreprises pouvaient encore être saisis après l'envoi de la lettre d'avis et dans les mêmes conditions que celles prévues pour le redevable de l'impôt.

Pour rendre plus efficace ce droit des autorités sur tous ces biens visés, il fut décidé que le service de l'impôt sur le charbon posséderait sur eux un privilège de premier rang et qu'il bénéficierait jusqu'à concurrence des sommes exigibles du droit de suite sur ceux de ces biens qui auraient pu être vendus ou cédés de quelque façon que ce soit.

La saisie des biens de toutes les personnes responsables de l'impôt était vexatoire, la vente lente et difficile. Les alliés leur préférèrent l'emprisonnement des contrevenants, mesures plus énergiques et d'exécution plus facile.

Lorsqu'une personne ou une Société possédant une exploitation minière n'avait pas acquitté le montant exigible de son imposition dans un délai d'un mois à partir de la fixation de l'imposition, les propriétaires de cette exploitation et toutes les personnes que nous avons énumérées plus haut à l'occasion de leurs respon-

sabilités sur leurs biens personnels pouvaient, à la demande du chef de service de l'impôt sur le charbon, être déférés aux tribunaux militaires. Ils étaient passibles d'un emprisonnement pouvant atteindre cinq ans et qui ne pouvait être inférieur à un mois par vingtaine de milliers de dollars ou fraction de vingtaine de milliers de dollars d'impôt exigible.

En face des mesures de contrainte, les autorités alliées prirent des mesures de protection et de faveur pour ceux qui suivaient leurs prescriptions.

Elles refusèrent le droit à tout organisme allemand, administratif ou judiciaire de se livrer à des poursuites ou d'avoir recours à des sanctions directes ou indirectes contre eux. En particulier, elles décidèrent que tout versement ou paiement effectué entre leurs mains, conformément à leurs ordonnances ou arrêtés, était libératoire. Aucune action ultérieure ne pouvait être intentée contre les redevables pour les obliger à s'acquitter à nouveau envers l'administration allemande des obligations dont ils se seraient déjà acquittés envers les alliés. Toute personne poursuivie pour de tels faits devant une juridiction allemande et qui désirait profiter de ces mesures, adressait une requête à la juridiction saisie de l'affaire. Toute poursuite était immédiatement arrêtée. La juridiction en cause adressait cette requête aux autorités alliées, qui statuaient sur la suite à donner à l'affaire. Il en était de même si les autorités allemandes avaient procédé à une arrestation ou avaient commencé à saisir les biens du délinquant. Elles devaient immédiatement transmettre la requête au dé-

légué des autorités d'occupation. Des peines pécuniaires et d'emprisonnement étaient prévues pour que ces décisions soient intégralement appliquées.

Outre cette protection générale, les redevables qui avaient acquitté l'impôt sur le charbon pouvaient obtenir l'octroi des licences d'exportation et des dérogations à l'interdiction de sortie vers les territoires allemands non occupés. Au contraire, elles étaient toujours refusées à ceux qui ne justifiaient pas du paiement intégral de l'impôt dont ils étaient redevables.

Exceptionnellement, les licences d'exportation étaient accordées moyennant le seul paiement de l'impôt afférant aux combustibles, dont l'exploitation se faisait en vertu d'accords internationaux vers la Suisse et la Hollande. Nous avons vu précédemment que les alliés autorisaient en pratique cette exportation, même lorsque le paiement de l'impôt afférant à ces charbons n'avait pas été effectué.

CHAPITRE VIII

LA RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION

La prise en gage de la perception de l'impôt sur le charbon n'aurait abouti à aucun résultat s'il n'avait existé un moyen de contrôle pratique et efficace pour s'assurer du paiement. Le moyen de contrôle découlait du principe suivant : puisque tout combustible doit avoir acquitté l'impôt ou en être légalement exempté, il devra toujours être accompagné dans ses déplacements successifs d'une pièce justifiant le paiement ou l'exemption.

La loi allemande ne mettait aucune entrave à la circulation des combustibles, mais il existait de nombreux exemples d'une réglementation similaire en matière fiscale. En France, notamment, la perception des droits sur les alcools et les vins nécessite le contrôle de la circulation du producteur au consommateur.

Une telle réglementation en Rhénanie portant sur une matière première donnant lieu à des transactions nombreuses et d'un grand volume était difficilement applicable. Mais comme sa nécessité était manifeste, les alliés, après quelques hésitations, l'établirent le 1^{er} juin 1923. Si dans les territoires anciennement occupés de la rive gauche elle fut assez rapidement appliquée et suivie, il n'en fut pas de même dans la Ruhr. Les difficultés ren-

contrées pour sa mise en vigueur nécessitèrent une longue adaptation. Dans ces régions, elle ne commença à être partiellement observée que dans les derniers temps de la résistance passive.

Le principe de la réglementation de la circulation des combustibles reposait sur la nécessité pour tout charbon d'être accompagné d'un laissez-passer, faute duquel le combustible était saisi. Mais la présence de ce laissez-passer n'était pas nécessaire dans tous les territoires occupés. Les alliés pensèrent avec juste raison qu'il était inutile d'appliquer une réglementation gênante et compliquée dans les territoires où elle n'était d'aucune utilité, c'est-à-dire dans les zones éloignées des centres de production.

Aussi ne fut-elle mise en vigueur que dans les territoires situés au nord d'une ligne allant approximativement de la frontière hollandaise, près d'Aix-la-Chapelle, à Bonn sur le Rhin. Les territoires comprenaient les cercles d'Aix-la-Chapelle, Düren, Euskirchen, Rheinbach, Bonn, Siegburg et ceux situés au nord de ces derniers.

La circulation des combustibles était libre dans les autres parties des territoires occupés. Il y avait toutefois une exception relative aux charbons en provenance de la Ruhr et débarqués dans les ports francs du Rhin ou sur les quais et rives des voies navigables des territoires occupés. Le laissez-passer était nécessaire pour les faire sortir de ces ports francs ou de ces lieux de débarquement à destination de l'intérieur du pays.

Bien que cette réglementation date du 1^{er} juin, les autorités d'occupation avaient, un mois auparavant, pris

certaines mesures pour assurer le contrôle de la circulation, mesures qui furent rappelées lors de la réglementation définitive. La Commission Interalliée de Navigation de Campagne et la Régie des chemins de fer ne devaient autoriser ou effectuer des transports de combustibles que si les chargements étaient accompagnés, soit soit d'une licence d'importation s'il s'agissait de combustibles étrangers, soit d'une autorisation de la M.I.C.U.M. s'il s'agissait de combustibles de la Ruhr, soit enfin d'une autorisation du Comité des charbons ou de ses délégués techniques s'il s'agissait de combustibles provenant des mines des territoires occupés, soumis à la juridiction de la Haute Commisison.

Cette réglementation était insuffisante, car elle ne visait que les transports par voie d'eau ou de fer. Elle était compliquée, car elle attribuait à deux organismes, M.I.C.U.M. et Comité des charbons, la charge de l'octroi des laissez-passer. La réglementation du 1^{er} juin supprima ces inconvénients.

Pour en contrôler l'application, il fut décidé que tous les agents aliés, à quelque service qu'ils appartenissent, devait s'assurer que tout véhicule transportant du charbon originaire des territoires occupés était accompagné du laissez-passer. Tout combustible originaire des territoires occupés en cours de chargement ou de déchargement ou circulant sans laissez-passer dans les conditions indiquées ci-dessus était saisi, ainsi que le véhicule servant au transport.

Les auteurs d'infractions aux dispositions prises pour la circulation des combustibles, notamment les personnes qui falsifiaient les laissez-passer, donnaient des rensei-

gnements inexacts aux services chargés de l'exécution de ces mesures, ou tentaient d'utiliser des laissez-passer pour des transports autres que ceux en vue desquels ceux-ci avaient été délivrés, ainsi que leurs complices, étaient déférés aux tribunaux militaires et étaient passibles d'une forte amende et d'un emprisonnement pouvant atteindre cinq ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

La délivrance des laissez-passer était confiée aux bureaux du service de l'impôt de la M.I.C.U.M. établis à Aix-la-Chapelle, Dusseldorf, Ruhrort et Bonn, chacun ayant compétence pour les transports prenant naissance dans les cercles dont ils avaient le contrôle. Il n'y avait d'exception que pour les « deputatkohlen », dont le laissez-passer était délivré par les délégués.

Les laissez-passer étaient délivrés dans des conditions différentes suivant la provenance des charbons.

Certaines mines acquittaient régulièrement l'impôt ; la délivrance des laissez-passer pour leurs expéditions leur était grandement facilitée.

D'autres s'y refusaient. Le laissez-passer pouvait cependant être délivré moyennant le paiement de l'impôt par l'acheteur, mais des mesures très strictes étaient prises pour que le charbon n'échappe pas à la taxation.

Une réglementation spéciale était de plus établie pour certaines catégories de charbons : charbons destinés aux chemins de fer et aux armées, charbons provenant de l'étranger ou de l'Allemagne non occupée, Deputatkohlen.

Enfin, certaines mesures visèrent les marchands de charbon.

I. *Charbons provenant des mines ayant acquitté l'impôt exigible.* — Le mécanisme de l'octroi des laissez-passer était très simple. Les bureaux du service de l'impôt de la M.I.C.U.M. fournissaient aux mines acquittant régulièrement l'impôt des carnets de laissez-passer qui leur étaient remis en blanc. Quand la mine effectuait un envoi de charbon, elle remplissait et se délivrait elle-même le laissez-passer nécessaire.

Ces carnets de laissez-passer, d'un modèle dit « Modèle A » n'étaient utilisables que pour un mois et ne pouvaient servir à franchir le cordon douanier vers l'Allemagne non occupée.

Quand la mine recevait le carnet, elle devait immédiatement apposer son cachet sur la souche et sur le volant et leur donner des numéros d'ordre se suivant. Pour s'en servir, elle devait inscrire le même libellé sur la souche et le volant et prévenir de leur usage les délégués alliés installés dans les cercles, pour faciliter la surveillance et le contrôle de la circulation des combustibles. La mine livrancièrè devait aussi tenir constamment les carnets à la disposition des agents de la M.I.C.U.M., et à la fin de chaque mois faire parvenir à cette dernière les laissez-passer inutilisés, pour obtenir un nouveau carnet valable pour le mois suivant.

Les mines qui acquittaient régulièrement l'impôt pouvaient être autorisées à effectuer des envois de charbons vers les territoires allemands non occupés. Il leur fallait pour cela obtenir l'autorisation préalable du Comité des licences pour les combustibles provenant des mines de la rive gauche, ou de la M.I.C.U.M. pour ceux de la Ruhr. Quand la demande avait été agréée, les bureaux

du service de l'impôt de la M.I.C.U.M. envoyaient à ces mines des laissez-passer d'un modèle spécial, dit « Modèle B », portant l'indication : « Valable pour franchir le cordon douanier ». Mais le libellé était toujours établi par les bureaux de la M.I.C.U.M., suivant les indications que leur avait fait parvenir la mine concernant le mode de transport employé, le jour où il serait fait usage du laissez-passer, l'itinéraire à suivre, etc.

Les mines qui acquittaient régulièrement l'impôt jouissaient donc d'une assez grande liberté pour l'octroi des laissez-passer et voyaient l'intrusion des agents de la M.I.C.U.M. réduite au minimum. Il ne pouvait en être de même pour les mines qui refusaient d'acquitter l'impôt.

II. *Charbons provenant des mines n'acquittant pas l'impôt.* — On ne pouvait leur interdire toute vente de combustible, car pendant la résistance passive la presque totalité des mines rentrèrent dans cette catégorie. Une pareille mesure aurait complètement arrêté la vie économique de ces régions et aurait entraîné des conséquences préjudiciables aux alliés. Ceux-ci ne pouvaient d'autre part, tolérer que la vente des combustibles s'effectuât sans le paiement de l'impôt. Pour concilier ces deux idées, ils autorisèrent l'acheteur à effectuer le paiement pour le compte de la mine. Le paiement de l'impôt effectué, la M.I.C.U.M. délivrait le laissez-passer pour permettre la circulation des combustibles qui y avaient été soumis.

Le mécanisme de ces opérations était le suivant :

L'acheteur établissait sa commande en quatre exem-

plaires, et l'envoyait au délégué allié du cercle. Celui-ci la transmettait avec son avis au délégué technique de la M.I.C.U.M. ou du Comité des Charbons, qui apposait sa décision sur les quatre exemplaires, et au besoin les contingentait suivant les instructions qu'il pouvait avoir reçues. Ce délégué technique conservait un exemplaire, en retournait un à l'intéressé, en adressait un troisième au bureau de la M.I.C.U.M. qui contrôlait la mine livrancièrè et transmettait le quatrième au Comité des Charbons ou à la direction générale de la M.I.C.U.M.

Quand le consommateur recevait l'exemplaire qui lui était adressé avec avis favorable, il demandait au bureau de la M.I.C.U.M. un laissez-passer du modèle B, sans l'indication spéciale « Valable pour franchir le cordon douanier ». La M.I.C.U.M. délivrait le laissez-passer moyennant le paiement de l'impôt afférant à l'achat du combustible.

Si le laissez-passer était demandé pour un envoi de charbons destinés à une usine affiliée de façon quelconque à la mine défailante, la M.I.C.U.M. en refusait la délivrance.

Le bureau de la M.I.C.U.M., après avoir délivré les laissez-passer, envoyait chaque décade aux délégués techniques la liste de tous ceux qu'il avait octroyés.

La circulation de ces charbons était soumise à des règles très sévères. Ils ne pouvaient circuler sur route qu'entre huit heures du matin et cinq heures du soir. Les conducteurs devaient être porteurs du bulletin de pesage délivré par la mine et du laissez-passer. Pour les transports par fer ou par eau, au laissez-passer devait être joint la lettre de voiture ou le manifeste. Si ces

instructions n'étaient pas rigoureusement suivies, le combustible et le véhicule étaient saisis.

III. *Règlementation relative à certaines catégories de charbons.* — Parmi ces charbons, pour lesquels une réglementation spéciale fut édictée, les uns étaient soumis à l'impôt mais n'avaient pas besoin d'être accompagnés du laissez-passer dans leurs déplacements, les autres étaient exempts du paiement de l'impôt, mais ils pouvaient être tenus, suivant leur provenance ou leur destination, à la nécessité du laissez-passer : la fraude possible le rendait en effet quelque fois nécessaire, car les charbons soumis à l'impôt et dont le paiement n'avait pas été effectué auraient pu circuler sous le couvert des charbons qui en étaient exemptés. Aussi ne furent dispensés du laissez-passer que les charbons dont la destination ne permettait pas la fraude.

Nous avons vu que les charbons expédiés en Hollande, Suisse et Italie, en vertu d'accords internationaux antérieurs à l'occupation n'étaient assujettis au paiement de l'impôt qu'après leur envoi vers ces pays. La facilité de vérifier la destination de ces charbons par les récépissés de chemins de fer ou les lettres de voiture empêchait la crainte d'un détournement des charbons expédiés sous cette étiquette. Cette mesure de faveur ne s'appliquait que pour les envois à ces trois pays. Les importations des autres pays devaient se plier à la réglementation générale.

Les autres catégories de charbons dont nous allons nous occuper étaient exemptes de l'impôt.

Il s'agissait tout d'abord des charbons de réparation

et des charbons destinés aux armées et aux chemins de fer, pour lesquels la fraude ne pouvait exister et pour lesquels le laissez-passer était inutile.

Par contre le laissez-passer était exigé pour les charbons en provenance de l'étranger et de l'Allemagne non occupée, ainsi que pour ceux destinés à la consommation personnelle des membres de l'armée et des services interalliés et de leur famille, et pour les « Deputakohlen ».

Les charbons en provenance de l'Allemagne non occupée étaient couverts jusqu'au premier destinataire par la lettre de voiture ou la licence d'importation. Pour permettre le transport de ces charbons, à partir de leur premier destinataire à l'intérieur des territoires occupés, l'expéditeur ou le destinataire devait demander un laissez-passer du modèle B qui était délivré par le bureau compétent de la M.I.C.U.M., contre preuves de l'origine du combustible.

Les charbons destinés aux membres de l'armée et des services interalliés et à leur famille devaient être accompagnés, lorsqu'ils circulaient sur route, d'un laissez-passer délivré par les délégués des cercles.

Quand les ouvriers voulaient, isolément ou en groupe, faire transporter chez eux le charbon qui leur était alloué pour leur usage personnel, ils devaient faire établir par la direction de la mine où ils travaillaient une demande de laissez-passer qui était présentée par la direction au délégué du cercle dans lequel était située la mine intéressée. Ce délégué les examinait, prenait des renseignements et des avis auprès du Comité des charbons ou de la M.I.C.U.M., statuait et délivrait, le cas échéant, des laissez-passer du modèle B portant l'estam-

pille spéciale « Deputatkohlen » pour les quantités autorisées à circuler. Ce délégué pouvait toutefois remettre à la direction de la mine des carnets de laissez-passer, que cette dernière délivrait elle-même dans les limites de l'autorisation accordée. Dans ce dernier cas, le délégué contrôlait l'octroi de ces laissez-passer, pour que les quantités autorisées ne soient pas dépassées et pour que ne circulent pas sous cette étiquette de « Deputatkohlen » des charbons soumis à l'impôt. En cas de fraude, cette facilité d'octroi des laissez-passer est supprimée, sans préjudice des sanctions qui pouvaient être prises.

IV. *Combustibles expédiés par les marchands de charbons.* — Les expéditions de combustibles par les marchands de charbons ne pouvaient être soumis à des règles aussi strictes que celles employées à la délivrance des laissez-passer modèles A et B pour les expéditions faites par la mine. Une réglementation spéciale leur était appliquée. Elle maintenait toujours la nécessité du laissez-passer, sans lequel aucun contrôle de la circulation n'était possible. Ce laissez-passer était d'un modèle spécial « modèle C », de crainte que la facilité avec laquelle il était délivré ne permit la fraude pour les charbons expédiés par les mines.

Pour obtenir les carnets de laissez-passer, les marchands de charbons devaient :

1° Déclarer au bureau de l'impôt sur le charbon le stock de combustibles qu'ils avaient en magasin (catégories, quantités et si possible les mines livrancières) ;

2° Payer l'impôt sur ce stock ou en prouver le paiement ;

3° Prendre l'engagement écrit de :

a) Ne livrer du charbon que pour les usages domestiques ou pour les industries consommant moins de dix tonnes de charbon par mois. Les industries qui consommaient une quantité supérieure devaient demander et obtenir l'autorisation des délégués ;

b) Donner connaissance à toute requête des délégués, des expéditions et ventes faites ;

c) Ne mettre en vente que des charbons ayant acquitté l'impôt entre les mains des autorités alliées.

Le bureau de l'impôt sur le charbon qui contrôlait le cercle où était domicilié le marchand lui remettait alors des carnets de laissez-passer du modèle C en blanc, utilisables jusqu'à la fin du mois suivant. Le marchand de charbon se délivrait à lui-même les laissez-passer. Ce laissez-passer n'était valable que pour les chargements de moins de dix tonnes et ne pouvait accompagner les envois que dans le cercle du lieu de chargement et dans les cercles limitrophes. Ils ne pouvaient jamais servir à franchir le cordon douanier.

Pour obtenir un nouveau carnet de laissez-passer, le marchand de charbon devait fournir la preuve à tout moment que les quantités expédiées précédemment par lui ne dépassaient pas celles de son stock en magasin sur lequel il avait acquitté l'impôt, augmenté des quantités qu'il avait reçues, accompagnées des laissez-passer A et B. Il devait pouvoir en outre présenter à tout moment dans son magasin un stock de charbons correspondant à la différence de son stock primitif augmenté des quantités reçues sous couvert des laissez-passer A et B.

diminué de celles expédiées sous couvert du laissez-passer C.

Toute infraction entraînait le retrait des carnets de laissez-passer au contrevenant, sans préjudice des sanctions.

Quand le marchand de charbon recevait des charbons en provenance de l'étranger et par suite non soumis à l'impôt, il devait, lors de la vente, écrire de façon visible et à l'encre rouge sur la souche et le volant du laissez-passer employé : « Origine... Exempt de Kohlensteuer ».

La M.I.C.U.M. fournissait à tous les agents interalliés chargés de contrôler la circulation des combustibles la liste des personnes utilisant les laissez-passer modèle C.

CHAPITRE IX

LES RESULTATS OBTENUS

Il est intéressant de se rendre compte des difficultés que rencontrèrent les autorités alliées dans l'application de leurs prescriptions pendant la résistance passive et des résultats obtenus.

Ces difficultés relèvent des événements qui se succédèrent pendant cette période.

Comme nous l'avons déjà dit, les Français et les Belges avaient envoyé une mission d'ingénieurs pour contrôler la production charbonnière et la vie économique du bassin westphalien. Elle devait fournir aux gouvernements intéressés les renseignements propres à dicter leur attitude vis-à-vis de l'Allemagne. Un envoi de troupes devait protéger les membres de la mission et leur permettre d'accomplir leur tâche. Les conversations, que la mission avait commencées avec les industriels westphaliens, cessèrent sur l'ordre de Berlin, qui décidait de s'opposer par tous les moyens à l'action des alliés. Ceux-ci ripostèrent en décrétant la réquisition des combustibles et la saisie des mines appartenant à l'Etat prussien. Le 21 janvier, sous la pression des syndicats d'Essen, éclata la grève des services généraux et en particulier celle des chemins de fer. Dans les derniers jours de janvier, l'organisation alliée se précisa par l'attribu-

tion au général commandant les troupes d'occupation de toutes les questions relatives à l'occupation de la Ruhr. Le 1^{er} février, les envois de combustibles vers l'Allemagne non occupée furent interdits.

Au début de l'occupation, le seul but que poursuivaient les alliés était de se saisir des gages propres à leur assurer les livraisons prévues par le traité de Versailles et les conférences interalliées. Mais dès que les Allemands résistèrent, les alliés cherchèrent à amener une scission dans l'unité économique de l'Allemagne, pour créer une perturbation telle que le Reich soit dans l'obligation d'abandonner la résistance.

Les Allemands, de leur côté, ne voulaient pas que la Ruhr fut une source de profits pour l'occupant. Ils craignaient cependant la misère et les émeutes, qui eussent amené une cessation complète du travail et dont ils eussent été responsables. Ils décidèrent donc de maintenir ce qu'un journal allemand appelait une « manière de vie économique ».

La Mission des ingénieurs était alors complètement débordée. Isolée, boycottée, impuissante, elle ne pouvait faire œuvre utile. Mais, petit à petit, les mesures se précisèrent, son action s'accrut. L'exportation des produits manufacturés de l'Allemagne non occupée fut interdite. Des dérogations ne furent accordées qu'à ceux qui suivirent les prescriptions alliées.

Fin février, aucun résultat appréciable n'était cependant obtenu. La main-mise des alliés devint plus pressante ; le 1^{er} mars 1923, les autorités d'occupation décrétèrent la taxation d'office par la M.I.C.U.M. pour l'établissement de l'impôt sur le charbon, en cas de refus

de déclaration. Le 8, le cordon douanier fut définitivement organisé par l'occupation d'une bande de territoires parallèles au Rhin et située à l'est de la zone anglaise.

La lutte se poursuivit, tenace des deux côtés, pendant les mois suivants. Des échanges de notes entre les alliés précisèrent les buts franco-belges. Vers le milieu d'août, une détente commença à se faire sentir. Des conversations officieuses eurent lieu entre les gouvernements français, belge et allemand. En fin, le 24 septembre, voyant l'inanité de la résistance passive et la désorganisation complète des finances du Reich, le Chancelier déclara officiellement par un communiqué à la presse le retrait des mesures de soutien de la résistance passive.

En ce qui intéresse plus particulièrement notre sujet, cette période fut caractérisée par :

- a) La diminution de la production de charbon ;
- b) La résistance au paiement de l'impôt.

La production de charbon dans la Ruhr diminua progressivement jusqu'en septembre 1923. La très légère augmentation de ce dernier mois provient de la fin de la résistance passive et de la reprise de la production pendant les derniers jours de septembre.

Voici les chiffres de la production mensuelle des charbonnages de la Ruhr exprimés en tonnes :

Janvier	7.721.957
Février	6.359.356
Mars	5.874.499
Avril	3.818.872
Mai	2.642.363
Juin	2.099.475

Juillet	1.765.931
Août	1.564.273
Septembre	1.727.407

Dans ces chiffres est comprise la production peu importante de quelques mines de la Ruhr non occupées par suite de leur situation trop excentrique.

A titre de renseignement, la moyenne mensuelle de la production de la houille de la Ruhr était en 1913 de 10.000.000 de tonnes environ, en 1922, de 8.000.000.

La désorganisation de l'exploitation avait eu aussi une influence sur les prix. Les prix des charbons westphaliens étaient de beaucoup supérieurs à ceux du marché mondial. La tonne de charbon de la Ruhr revenait à 67,76 marks-or ; le charbon anglais débarqué à Hambourg cotait 30,90 marks-or.

Les sommes que les mines devaient au titre de l'impôt sur le charbon n'avaient pas été versées entièrement. Les alliés prescrivaient bien que l'acheteur devait remplacer la mine défaillante, quitte à celui-ci à se retourner contre elle. Mais en fait il existait un arriéré important de provenance diverse.

Il existait d'abord l'arriéré de l'impôt lors de l'entrée des alliés dans la Ruhr et qui représentait les perceptions des deux ou trois derniers mois de 1922. Avant l'entrée en vigueur des mesures relatives à la circulation, les combustibles, malgré les menaces de saisie, d'amendes et d'emprisonnement purent circuler et être vendus sans que le paiement de l'impôt eut été effectué. Pendant toute la résistance passive, les expéditions en

Hollande, Suisse et Italie s'effectuèrent sans la perception de l'impôt.

Cet arriéré montait à 426 millions de francs à la fin de septembre. Il donna lieu, comme nous le verrons, à un règlement ultérieur.

En Rhénanie, la réglementation de l'impôt, comme du reste celle relative aux autres gages fut à peu près observée. La Haute Commission avait une autorité suffisamment établie et une organisation assez bien comprise pour faire respecter ses ordonnances. Mais l'intérêt de la question dans les territoires de la rive gauche était secondaire, la Ruhr étant à vrai dire presque le seul centre de production de houille.

Les mesures réglementant l'entrée et la sortie des combustibles et des produits manufacturés commencèrent à être observées dans les derniers temps de la résistance passive. Fin août, le blocus pouvait être considéré comme efficace. Il n'en fut pas de même de la réglementation des combustibles. Les mines refusaient toujours le paiement de l'impôt ; la fraude, bien que devenant chaque jour plus difficile, se maintint jusqu'à la fin de la résistance. Cependant dès la fin de juillet la résistance faiblissait. Peu à peu, l'emprise de la M.I.C.U.M., dont le travail fut admirable, se faisait sentir grandissante, et on sentait que le jour s'approchait où elle triompherait finalement de toutes les difficultés et où les Allemands devraient se soumettre aux exigences des alliés.

TROISIEME PARTIE

LES CONTRATS

CHAPITRE I

LE NOUVEAU PLAN DES REPARATIONS

Nous avons indiqué les raisons qui poussèrent le Gouvernement allemand à abandonner la résistance passive : aucun résultat obtenu en vue de forcer les Français et les Belges à abandonner la Ruhr ; désorganisation complète des finances publiques du Reich ; arrêt de la vie économique des régions occupées ; craintes des industriels rhénans de voir leurs concurrents ravir leur clientèle et fermer leurs débouchés.

La résistance passive finie, les Alliés voulurent maintenir les saisies de gages avant qu'intervint un règlement définitif des réparations. Aussi, dans les contrats signés entre les industriels rhénans et les autorités d'occupation, et qui résolurent pendant cette période le problème des réparations, il fut prévu que les prestations en nature déjà existantes, livraisons de combustibles et de bois, continueraient à être faites et que l'impôt sur le charbon continuerait à être perçu par les Alliés. Par contre, ceux-ci accordaient aux industriels rhénans divers avantages : facilités de remises en marche des industries arrêtées pendant la résistance passive ; garantie de certaines libertés, et surtout diminutions ou exemptions de taxes douanières d'entrée et de sortie.

Ces contrats avaient l'inconvénient de ne frapper que

les groupements charbonniers. Il en résultait une certaine inégalité dans la répartition des charges de réparations. Ils n'étaient une lourde charge que pour les industries de la Ruhr, qui étaient toutes plus ou moins affiliées à des exploitations minières. Par contre, prestations et impôts prévus n'atteignaient pas la majeure partie de celles des territoires de la rive gauche. Aussi, en janvier 1924, les Alliés prirent la décision de les y faire participer par le paiement d'une taxe appropriée.

Il faut donc distinguer deux sortes de contrats.

Les uns furent débattus et signés à Coblençe par la Haute-Commission. Ils intéressèrent toutes les industries situées sur les territoires soumis à son autorité, à l'exception des exploitations houillères.

Les autres, l'œuvre de la M. I. C. U. M., regardent les groupements charbonniers de la Ruhr et des territoires de la rive gauche.

Nous allons dire quelques mots des contrats de Coblençe, pour ne pas perdre de vue l'ensemble du problème.

Dès novembre 1923, divers groupements d'industriels rhénans avaient fait demander à la Haute-Commission si cette dernière n'était pas disposée à accorder certaines facilités pour permettre le retour à une vie économique normale, et en particulier à accorder des diminutions sur les droits de licence. Les négociations aboutirent. Ces industriels s'engageaient à livrer, au titre des prestations en nature une partie de leur production, à exécuter loyalement les ordonnances de la Haute-Commission, à travailler en commun à l'étude des problèmes

économiques engendrés par la situation présente. En échange, la Haute-Commission leur accordait divers avantages. Le principal était la réduction des droits d'entrée et de sortie. Ces accords, qui furent signés en novembre, décembre et janvier, étaient valables généralement pour deux ou trois mois.

Ils n'intéressèrent que les usines dont la production consistait en objets propres aux prestations en nature. Or, la production de la plupart de ces usines de la rive gauche ne pouvait fournir matière à réparations. Aussi, pour établir l'égalité entre elles toutes, la Haute-Commission supprima les prestations en nature et les remplaça par une contribution pécuniaire, qui devait être payée par tous les industriels sans exception. Cette « contribution pour les livraisons en nature » était versée à un fonds commun et devait servir à régler les achats faits par les autorités alliées aux industriels pouvant répondre aux demandes des régions dévastées. Les contrats faits sous cette nouvelle forme furent acceptés et renouvelés sans difficultés.

La Haute-Commission chargeait un de ses services de s'occuper du renouvellement ou de la conclusion des contrats, de recevoir les commandes des régions dévastées, d'effectuer les achats suivant les disponibilités du fonds commun, de surveiller l'exécution des commandes et de donner ordre au service comptable d'effectuer les paiements.

Ce service comptable, indépendant du premier, percevait les « contributions pour les livraisons en nature », prenait le produit des perceptions en compte et

faisait les versements, sur l'ordre du premier organisme.

Cette contribution était établie soit d'après le montant des recettes brutes, soit d'après la valeur des marchandises exportées à l'étranger ou envoyées en Allemagne non occupée, soit encore d'après un forfait.

Ce système était très souple et très rationnel. Il permettait à l'industrie des territoires de la rive gauche de participer aux charges des réparations.

CHAPITRE II

LES PRÉLIMINAIRES DES CONTRATS DE LA M. I. C. U. M.

Dès le début de septembre 1923, les grands chefs de l'industrie de la Ruhr, habitués à voir les faits sous un angle pratique, avaient compris l'inanité de l'attitude adoptée par Berlin.

Les pourparlers commencèrent dans les premiers jours d'octobre. Les industriels marquèrent tout d'abord quelques hésitations, car ils ne se sentaient pas soutenus par Berlin. Ils essayaient surtout d'obtenir des Alliés des concessions. Quand ils se rendirent compte que nous n'étions pas pressés de conclure, ils cédèrent.

Le premier contrat fut signé le 8 octobre à Dusseldorf, entre la M. I. C. U. M. et la mine Neumuhl, du groupe Rhein-Stahlwerke. Dès le lendemain et pendant les jours suivants étaient signés des contrats similaires avec les groupes Becker, Krupp, Phoenix et Rhein-Stahlwerke. Le principal groupement industriel de la région, « l'Association des intérêts miniers », dirigée par de Vogle et Thyssen et chargée de la défense des intérêts économiques de ses membres, eut avec les autorités alliées des négociations laborieuses.

Ces négociations avaient pour but l'élaboration d'un contrat dont seraient seuls posés les principes généraux. Chaque membre de l'Association devait, dans le cadre

de ce « Mantelvertrag » — accord-manteau, selon l'expression des Allemands — conclure des accords qui leur étaient directement applicables.

La M. I. C. U. M. avait préparé un accord en tenant compte des désirs et des réclamations des industriels allemands. Le 14 novembre, ces derniers refusèrent cependant de le signer. Leurs organes, la *Bergwerks-Zeitung* et la *Rheinishwest faelische Zeitung* en jugeaient les conditions inacceptables. Ils déclaraient que si les Allemands se voyaient dans l'obligation de le signer, leur consentement contraint et forcé n'aurait aucune valeur. Il en était de même à leurs yeux pour les accords déjà signés qui étaient, disaient-ils, « aussi peu exécutables que le traité de Versailles ».

Le désaccord n'était pas cependant insurmontable. Il ne portait que sur un article du contrat, et les difficultés n'avaient été soulevées que sur l'intervention du gouvernement allemand.

L'article 17 spécifiait que le montant des prestations en nature et le produit des taxes saisies au titre des réparations seraient portées à un compte spécial. Ce compte devait tout d'abord servir à payer les frais d'occupation — celle de la Ruhr comprise, — le solde seulement devant être porté au crédit du Reich pour alimenter les réparations. Or, le gouvernement allemand, estimant illégale notre action dans la Ruhr, ne voulait pas que fussent compris les frais d'occupation de ces territoires dans les dépenses de ce compte. Il semble, du reste, que cette susceptibilité n'ait eu pour but que l'obtention de conditions plus favorables pour les indus-

triels et que la manifestation de la présence du Reich dans la conclusion des contrats.

Cette manœuvre des Allemands se retourna contre eux, car les ouvriers, effrayés par la perspective d'un chômage général, se déclarèrent prêts à travailler pour nous. De plus, les alliés saisirent quelques nouvelles mines, dont les ouvriers avaient demandé aux Alliés de prendre la direction. Devant ces faits, les industriels cédèrent. Le 23 novembre, ils signèrent le contrat intitulé « Arrangement provisoire avec la M. I. C. U. M. valable jusqu'au 15 avril pour les mines n'ayant pas encore fait d'accord avec les autorités alliées ».

CHAPITRE III

L'ACCORD DU 23 NOVEMBRE 1923

Cet accord comprenait vingt-et-un articles, auxquels étaient joints cinq annexes.

Les principales dispositions avaient trait :

- a) au recouvrement de l'arriéré de l'impôt sur le charbon,
- b) à la perception ultérieure de cet impôt,
- c) aux livraisons en nature,
- d) aux divers avantages accordés aux industriels et propriétaires de mines : garanties de leur liberté, facilités pour la remise en marche de leurs installations, réductions sur les tarifs douaniers.

Il était spécifié que les clauses du présent accord ne préjugeaient en rien du règlement définitif à intervenir sur la question des réparations.

De plus, comme nous l'avons dit, cet accord n'avait en lui-même aucune valeur. C'était un accord-type qui devait servir de modèle et de moule aux accords à passer ultérieurement avec chacun des membres du groupement signataire de l'accord. Il ne touchait pas aux accords déjà signés. Il était de plus spécifié que si dans les dix jours suivant la signature de l'arrangement, 80 % au moins n'acceptaient pas toutes les clauses, l'accord ne serait plus valable.

Nous donnons in-extenso le texte de l'accord en ce qui concerne le règlement du Kohlensteuer arriéré et la redevance future sur les charbons, n'indiquant que les grandes lignes pour les autres points de l'accord.

Le Kohlensteuer arriéré fait l'objet de l'article 2 du contrat :

« Les mines qui ont acquitté le montant du Kohlensteuer relatif aux mois d'octobre, novembre et décembre 1922 dans les caisses du Reich avant le 20 janvier 1923, seront dégagées de toutes obligations pour cette période; elles devront faire la preuve à la M. I. C. U. M. de leurs versements dans les caisses du Reich.

« Le montant exact du Kohlensteuer arriéré à payer par les mines à la M. I. C. U. M. sera déterminé par la Commission des Remises et limité, jusqu'au 1^{er} novembre, au cinquième ou au quart des évaluations forfaitaires, y compris les amendes, suivant qu'il s'agit de mines pures ou de mines affiliées à un Konzern métallurgique, le coefficient de réduction sera échelonné entre trois quarts et quatre cinquièmes pour tenir compte de l'importance relative des usines métallurgiques dans chaque Konzern. Le total des sommes à payer pour la période s'étendant jusqu'au 31 octobre sera de l'ordre de 15 millions de dollars pour l'ensemble des mines n'ayant pas encore fait leur accord avec la M. I. C. U. M., ce chiffre ne sera pas dépassé.

« Du montant ainsi fixé pour chaque mine ou Konzern, sera déduit le produit net de la vente des objets enlevés au titre du Kohlensteuer (produits métallurgiques, charbons livrés à la régie, sous-produits enlevés

dans les mines, scories Thomas, bois de mines, etc.), à l'exclusion des produits enlevés à d'autres titres (au titre des réparations ou des prestations en nature).

« 10 % du montant du Kohlensteuer arriéré seront exigibles dans les quinze jours de la signature de l'accord qui interviendra avec chaque mine ou chaque Konzern. Le reste sera payable en traites échelonnées de deux à six mois acceptées ou avalisées par des banques ou firmes agréées par la M. I. C. U. M. Le montant des traites aux différentes échéances ne sera pas obligatoirement uniforme ; il sera déterminé par la Commission des Remises, qui pourra, dans certains cas, reporter les paiements les plus importants sur les dernières échéances.

« Exceptionnellement, pour un nombre limité de mines pures, pour lesquelles il serait démontré qu'elles ne disposent pas de crédits suffisants, il pourra être envisagé que ces traites soient remplacées par un autre mode de paiement, comme par exemple des obligations-or réalisables.

« A titre tout à fait exceptionnel également, il pourra être accordé à certaines mines pures des délais de paiement supérieurs à six mois ».

La redevance future sur les charbons est traitée dans l'article suivant :

« Provisoirement jusqu'au 31 décembre 1923 (échéance du 15 janvier 1924), la redevance sera fixée à 10 francs français par tonne de combustible vendue en Allemagne occupée ou vendue ou expédiée en Allemagne non occupée (étant entendu que ce taux ne dé-

passera pas 8/3 marks-or sur la base de 1 dollar = 4.20 marks-or) ; seront comprises dans les ventes les expéditions aux usines affiliées aux mines. Une fois cette redevance payée, ni ces combustibles, ni le gaz et l'électricité, ni les transports intérieurs des mines et des Konzern dans les territoires occupés, ne seront plus frappés d'aucune taxe quelconque. La consommation intérieure des mines, y compris le Deputatkohlen, est exempt de toute redevance.

« En ce qui concerne la consommation intérieure des mines, recevant de la vapeur ou de la force motrice d'une usine voisine ou de tiers, le tonnage de charbon qui sera considéré comme consommation intérieure de la mine et exempt, par suite, de toute redevance, sera évalué dans chaque cas par la M. I. C. U. M., après étude spéciale faite, d'accord avec la mine, à un taux qui, d'une manière générale, sera voisin de 12 % de la production. La redevance sera exigible le 15 de chaque mois pour le mois précédent, en francs français ou en contre-valeur agréée par la M. I. C. U. M.

« Les modalités de paiement de la redevance future seront déterminées ultérieurement. Exceptionnellement, elles pourront comporter en partie des livraisons de charbon, de goudron ou de sulfate d'ammoniaque, qui ne seront pas vendus en Allemagne, si, comme il est prévu, leur tonnage reste faible.

« Le taux applicable à partir du 1^{er} janvier 1924 sera déterminé dans la première quinzaine de janvier, après discussion avec les mines, et en tenant compte de la situation économique de la Ruhr. Pendant la durée de cet accord, les charbons de réparations ne seront sou-

mis à aucune taxe. Il en sera de même des charbons destinés à l'armée et aux services alliés.

« Eventuellement, la Commission des Remisés pourra accorder des réductions de la redevance sur les combustibles en ce qui concerne les tonnages exportés à l'étranger, pour tenir compte de l'état des marchés ».

En ce qui concerne les saisies déjà effectuées pour s'assurer du paiement de l'impôt, il fut décidé que « les stocks de produits métallurgiques et de sous-produits de la houille, actuellement bloqués, seront libérés proportionnellement au montant des versements ou des garanties bancaires données en acompte du Kohlensteuer arriéré ». Toutefois seront encore enlevés :

1° Les produits saisis au titre du Kohlensteuer et ayant fait l'objet de marchés avec la M. I. C. U. M. ;

2° Les produits métallurgiques qui seront saisis au titre des prestations en nature. L'Annexe indique tous les produits métallurgiques qui ont été ou qui seront saisis.

A partir de la signature du présent accord, aucune saisie ne sera plus faite dans les mines ou dans les Konzern.

Pour les livraisons de combustibles au titre des réparations, l'accord spécifiait que toutes les mines de la Ruhr, celles du bassin d'Aix-la-Chapelle et celles de la zone anglaise de Cologne devaient fournir le contingent intégral prévu par la Commission des Réparations. Chaque mine devait fournir une quantité de charbon et de coke proportionnelle à son chiffre d'extraction ou

à celui de sa production de coke. Aucun paiement n'était prévu pour les livraisons de réparations.

Les mines devaient accorder la priorité de fourniture à la régie, à l'armée et aux services alliés.

Les stocks de charbon extraits avant le 1^{er} octobre restaient la propriété des autorités alliées.

En ce qui concerne l'article 17, qui avait failli être la cause de l'échec des négociations, quelques modifications furent apportées au texte primitif. Il fut décidé que le montant des prestations serait porté directement au compte Réparations. La caisse des gages, qui servait à régler les dépenses de l'occupation de la Ruhr, ne serait alimentée que par le produit des taxes.

L'accord prévoyait l'attribution d'avantages divers aux propriétaires de mines. Les agents de la M. I. C. U. M. ne devaient plus intervenir dans la conduite technique de l'entreprise ou dans l'étude des questions commerciales la concernant. Le rôle de ceux-ci ne devait plus consister qu'à la surveillance de la bonne exécution des livraisons de réparations. Les mines recevaient la certitude que les Alliés ne procéderaient à aucune saisie des mines exécutant loyalement l'accord. Celles dont la saisie avait déjà été effectuée devaient recouvrir progressivement leur liberté. Le principal avantage accordé aux mines provenait de la diminution des tarifs douaniers et de l'octroi d'une assez grande facilité pour franchir le cordon douanier vers les territoires non occupés.

Pour faciliter la remise en marche des entreprises dont la plupart s'étaient arrêtées pendant la résistance

passive, les Alliés établirent les prescriptions suivantes :

Les livraisons de charbon au titre des réparations étaient diminuées d'après un barème valable jusqu'au 15 janvier, et même à une date ultérieure si cela était nécessaire.

Une partie des stocks appartenant aux Alliés étaient momentanément mis à la disposition des industriels.

Il en était de même pour certains moyens de transport qui avaient été saisis.

Telles étaient les principales dispositions de l'accord. Presque toutes les mines adhérèrent à celui-ci dans les délais prévus. Les dernières mines dissidentes s'inclinèrent quelque temps après.

L'accord réglait le paiement de l'impôt jusqu'au 15 juin 1924. D'après le texte de l'accord, le taux de dix francs par tonne n'était applicable que jusqu'au 1^{er} janvier 1924. Il fut maintenu à ce chiffre après cette date jusqu'au 15 juin.

CHAPITRE IV

LE RETOUR A LA VIE ÉCONOMIQUE NORMALE

Le retour de la Rhénanie à une vie économique normale se fit lentement et difficilement. Il en fut surtout ainsi pour les mines de charbon de la Ruhr, dont les charges à supporter étaient lourdes. Elles devaient seules fournir les prestations de combustibles au titre des réparations en nature, auxquelles aurait dû participer l'Allemagne toute entière. De plus, l'impôt sur le charbon grevait lourdement leurs frais généraux. Le gouvernement allemand ne les indemnisait pas. Il est vrai qu'elles refusaient à juste titre le paiement des impôts au Reich. Les mines déclaraient — et c'était vrai en partie — qu'elles n'avaient accepté les conditions de l'arrangement que dans la crainte d'une crise sans issue en cas de refus.

Elles souffraient aussi de la crise de crédit que la réforme monétaire avait amenée dans toute l'Allemagne. Les industries de la Ruhr ne pouvaient vivre qu'au jour le jour ; aussi les industriels pensèrent-ils avec raison que la remise en marche de leurs usines ne devait se faire que petit à petit.

A ces causes générales de lenteur, il faut aussi ajouter celle provenant de la diminution de travail de l'ouvrier. La grande majorité de la classe ouvrière de la Ruhr

avait chômé pendant de longs mois, tout en recevant les subsides envoyés par Berlin. Ils ne reprirent le travail qu'à contre-cœur. Les Allemands ont eux-mêmes estimé à 50 % la diminution de rendement du travail dans les premiers jours d'octobre.

Voici, exprimé en tonnes, le relevé de la production mensuelle des mines de la Ruhr, ce qui permettra de mieux se rendre compte de la marche de la réorganisation économique de cette région :

Septembre	1.727.407
Octobre	2.298.854
Novembre	1.955.645
Décembre	4.293.737
Janvier	6.187.481
Février	7.050.758
Mars	8.254.499
Avril	8.124.319

Fin décembre 1923, les mines produisaient les deux tiers de leur production moyenne de 1922, les cokeries 60 %. Dès le milieu de février, la proportion montait à 88 % pour la production de la houille, et 65 % pour celle du coke.

En même temps que la production retrouvait une situation plus stable, il s'opérait une réorganisation dans la direction syndicale.

Le Kolensyndikat avait été dissous lors de l'entrée des Alliés dans la Ruhr. Pendant la résistance passive, nous avons vu la présence de « l'Association des Intérêts miniers ». Cette Association n'avait été créée provisoirement que dans le but de défendre les intérêts de ses membres pendant cette période.

Au début de l'année 1924, l'Association fut dissoute et remplacée par « l'Union pour la répartition et la vente des charbons de la Ruhr », dirigée par un Comité de six membres, dit « Comité des six », qui la représentait légalement dans toutes les manifestations de son activité.

Les accords furent exécutés loyalement. Les prestations en nature s'effectuèrent régulièrement. La redevance sur les charbons fut perçue sans difficulté, et les mines s'acquittèrent dans les délais fixés des sommes prévues pour le remboursement de l'arriéré du Kohlensteuer.

La presse mena par contre une vive campagne contre les accords. Parmi les critiques adressées contre eux par les divers articles de journaux, deux réapparaissent toujours.

Ils leur faisaient tout d'abord le reproche de vouloir séparer la vie économique des territoires occupés de celle des provinces non occupées, et de faire servir la production allemande aux intérêts des industriels français, qui trouvaient facilement et à bon compte les combustibles qui leur étaient nécessaires et qui pouvaient s'approprier les débouchés de l'industrie allemande grevée de lourdes charges.

Ils reprochaient aussi aux accords de mettre à l'écart le gouvernement allemand et de ne pas le faire intervenir dans le problème des réparations.

Le *Kreuz-Zeitung* du 20 janvier 1924 résumait ces critiques en disant que « par ces contrats, les industriels ont pris en charge une partie des paiements de réparations que le traité de Versailles a imposé au Reich.

L'industrie allemande s'est substituée au Reich reconnu insolvable ».

La politique d'accord rendait inutile le maintien des diverses mesures prises pendant et pour la résistance passive.

Dès le 30 novembre 1923, celles relatives à la circulation des combustibles étaient supprimées. Seuls quelques territoires du cercle d'Eikelenz en voyaient le maintien, car quelques mines qui y étaient situées n'avaient pas encore signé l'accord. Le 3 janvier, les dernières restrictions furent levées. La circulation des combustibles fut dorénavant libre dans toute la Rhénanie. Il fut toutefois décidé que les poursuites dirigées contre ceux qui avaient contrevenu à la réglementation pendant sa durée d'application continueraient à s'exercer.

Nous avons vu que la liberté du commerce des combustibles subissait une certaine restriction par la possibilité du contingentement rendu nécessaire par la diminution de la production houillère. A partir du 21 décembre, l'achat et la vente des combustibles étaient rendus entièrement libres. Les offices allemands, « Kohlenverteilungsstelle » et « Kohlenwirtschaftsstellen » étaient dissous, et le Comité des Charbons pour les territoires de la rive gauche, la M. I. C. U. M. pour la Ruhr, n'intervenaient plus pour régler la répartition des combustibles. Ils devaient simplement s'assurer que les besoins des armées d'occupation et des services alliés étaient remplis.

CHAPITRE V

LE RENOUVELLEMENT DES CONTRATS

Le contrat du 23 novembre 1923 venait à expiration le 15 avril 1924. Dans les derniers temps de son application, le « Comité des six » avait réclamé l'obtention de nouvelles conditions pour en accepter le renouvellement. Il déclarait que sans cela il serait impossible aux mines de continuer les livraisons de combustibles. La M. I. C. U. M., qui désirait le renouvellement pur et simple de l'accord, faisait savoir qu'en cas de refus, elle reprendrait les mesures de rigueur de la résistance passive, en particulier rétablissement de l'interdiction de sortie vers l'Allemagne, prise en régie des mines pour leur exploitation directe.

Le « Comité des six » céda. Il craignait d'entraîner une catastrophe. Il espérait de plus que l'accord n'aurait qu'une durée assez courte et que bientôt un nouveau système de réparations serait mis en vigueur et basé d'après le plan que le « Comité des Experts » était en train d'élaborer.

L'accord, renouvelé pour deux mois, était valable du 15 avril jusqu'au 15 juin. Un préambule avait été ajouté à l'ancien texte, qui comportait quelques légères modifications.

Les Allemands avaient attaché une grande impor-

tance à faire accepter et signer le préambule par la M. I. C. U. M. C'était un acte de foi pour l'avenir. Les signataires manifestaient le désir de voir l'état de chose existant prendre fin le plus tôt possible et formaient des vœux pour l'acceptation du plan des experts.

L'impôt sur le charbon était établi en marks-or. Son montant en était fixé à 1,50 mk. par tonne, ce qui représentait sur le tarif précédent de 10 francs une diminution appréciable.

Quelques autres articles du contrat n'offraient que des avantages apparents. En particulier, l'article 2 prévoyait certains remboursements à effectuer par les Français. Mais ce n'était que l'exécution des clauses du premier accord, qui avait prévu un chiffre maximum pour le total de l'arriéré de l'impôt sur le charbon. Ce maximum avait été fixé à treize millions de dollars. Or, il en avait été payé dix-sept. Il y avait donc lieu à remboursement.

Le financement des prestations en nature n'avait pas été prévu. Ce furent toujours les industriels qui, seuls, supportèrent le poids des réparations.

L'accord fut accueilli avec un sentiment de soulagement, par la crainte que la population avait ressentie de la possibilité du retour des mesures de la résistance passive.

La situation économique de la Ruhr, déjà mauvaise en avril, empira du fait de la grève des mineurs qui, déclanchée le 1^{er} mai, devait durer jusqu'aux premiers jours de juin.

Le 9 juin, le Reich faisait parvenir une note aux gouvernements français et belge. Elle indiquait que les in-

dustries de la Ruhr étaient dans l'impossibilité absolue de supporter plus longtemps les charges des accords de la M. I. C. U. M. Elle faisait part du désir du Reich de rechercher une solution qui put satisfaire les deux parties, et dans ce but, de la nécessité de commencer le plus tôt possible des négociations entre les pays intéressés.

Cette note fut reçue favorablement à Paris, mais le gouvernement français répondit que, par suite de la situation intérieure du pays consécutive aux élections législatives du mois précédent, il se trouvait dans l'impossibilité de commencer dès maintenant les négociations.

Le gouvernement allemand, pour faciliter la tâche du gouvernement français, proposa de prolonger l'application des accords jusqu'à la fin du mois.

Paris et Bruxelles acceptèrent. La M. I. C. U. M. reconnaissait que la situation économique de la Ruhr avait empiré ; aussi stipula-t-elle que les allègements éventuels qui pouvaient être consentis relativement à la redevance des charbons, douanes et autres taxes, auraient effet rétroactif à partir du 16 juin.

L'accord venait à expiration le 30 juin, et les négociations prévues n'avaient pas encore commencé. Les industriels demandèrent que seule une des deux solutions fut prise en considération :

ou accepter au 30 juin une très courte prolongation du contrat en vigueur, mais en lui fixant un terme après lequel serait définitivement abandonné le système des contrats.

ou établir un contrat nettement différent de celui du

23 novembre et comportant de nombreuses modifications et des allègements importants.

Le gouvernement français répondit qu'il réservait sa réponse jusqu'après l'entrevue de Londres, qui se préparait alors.

En conséquence, les accords furent renouvelés et déclarés en vigueur à partir du 1^{er} juillet jusqu'au jour de la mise en application du plan des experts ; chacune des deux parties pouvait les dénoncer à dater de chaque mois, moyennant un préavis de dix jours.

Le renouvellement n'avait été réalisé qu'au prix de grandes difficultés.

La M. I. C. U. M. ne voulait pas tout d'abord abandonner son point de vue d'une prolongation pour une longue durée. Elle consentit finalement à ce que les accords pussent être dénoncés à la fin de chaque mois, car elle reconnaissait que les motifs qui avaient poussé les industriels à signer n'étaient valables que pour juillet seulement et pouvaient ne plus l'être pour les mois suivants.

L'industrie minière traversait une grave crise due au manque de débouchés consécutive à la cherté des charbons westphaliens. Les charbons anglais débarqués à Hambourg les concurrençaient victorieusement, même sur leurs propres marchés. Aussi les propriétaires de mines avaient-ils décidé de ramener par tous les moyens leurs prix de vente à ceux de leurs concurrents anglais. Il en résultait de nouvelles charges pour l'industrie minière. Dans ces conditions, une prolongation des accords de la M. I. C. U. M. n'aurait pas pu être

acceptée si le Reich n'avait promis son concours financier.

Le gouvernement allemand avait été déterminé à prendre cette attitude pour faciliter, avant la mise en vigueur du rapport des experts, la détente qui se manifestait dans les relations entre les Français et les Allemands. Il tenait aussi à soutenir l'industrie westphalienne, pour lui permettre de conserver ses débouchés et de reconquérir ceux qu'elle avait perdus.

Le gouvernement du Reich, après en avoir averti les gouvernements français et belge, se déclara prêt à rembourser pour le mois de juillet 50 % des livraisons qui devaient être effectuées aux Alliés. Le remboursement n'était prévu que pour juillet. Le Reich, vu l'état de ses finances, ne prenait pas d'engagement pour les mois suivants. C'est ce qui avait poussé le « Comité des six » à exiger comme condition de renouvellement la possibilité de dénoncer l'arrangement dix jours au moins avant la fin de chaque mois.

L'accord maintenait le chiffre des livraisons en nature. Ce point ne fit du reste l'objet d'aucune difficulté, car le charbon était alors en abondance sur le carreau des mines.

Par contre, un allègement important était accordé du fait de la réduction à 50 % du taux de la redevance sur les charbons. Celui-ci était ramené de 1,50 mark à 75 pfennigs par tonne, avec effet rétroactif à dater du 15 juin, comme cela avait été prévu lors du précédent renouvellement.

Les impôts sur les transports, les tarifs des douanes

et toutes les autres taxes étaient de même diminuées de moitié, avec effet rétroactif à dater du 15 juin.

La M. I. C. U. M. renonçait à revendiquer les quantités prévues de combustible pour la période de grève du mois de mai. Elle exigeait simplement 27 % de l'extraction réellement obtenue.

Dès le 3 juillet, le « Comité des six » dénonçait l'accord pour la fin du mois. Il n'y avait rien de surprenant à cela. Les propriétaires de mines voulaient simplement manifester que, sans le soutien du Reich pour les mois suivants, ils ne pouvaient subvenir seuls aux livraisons.

La situation économique de la Ruhr était toujours mauvaise. La production houillère était importante ; elle atteignit 8.775.562 tonnes en juillet, chiffre maximum obtenu depuis 1922. Elle n'en continuait pas moins à souffrir de la difficulté de se procurer des crédits. Le fonds de roulement des entreprises minières était insuffisant, et ces dernières ne vivaient toujours qu'au jour le jour. Il y avait cependant une légère reprise dans le montant des ventes.

Ces accords, prenant fin le 31 juillet, furent renouvelés à cette date, avec quelques modifications. Il n'était rien changé pour les livraisons en nature ; les mines devaient toujours fournir l'intégralité des versements prévus.

Par contre, les droits de licence, de dérogation, étaient à partir du 1^{er} août réduits de moitié, et la redevance sur les charbons des deux tiers à 25 pfennigs. De plus, l'impôt afférant aux ventes de juillet, qui devait être perçu à partir du 15 août, était ramené de 75 à 50 pfennigs.

Les industriels se plaignaient que les allègements consentis n'étaient qu'accessoires, la partie la plus lourde de leurs charges provenant maintenant des livraisons de charbon restant inchangée. Bien que le Reich ne l'ait pas exprimé nettement, il continuait à financer les prestations.

Cet accord, qui fut le dernier, était valable du 1^{er} août jusqu'à l'entrée en action de l'argent des paiements prévu au plan des experts.

CHAPITRE VI

LE PROTOCOLE DE LONDRES

Le protocole de Londres du 16 août 1924, signé le 30 août, mettait en vigueur un nouveau système de réparations. A l'action coercitive et unilatérale des Français et des Belges, se substituait l'exécution d'un accord signé par tous les Alliés et les Allemands.

Depuis plusieurs mois, on s'était rendu compte que la saisie et l'exploitation des gages rhénans ne pouvaient être qu'une mesure provisoire, et que seule une entente directe entre créanciers et débiteurs pouvait permettre la résolution définitive du problème des réparations.

Un Comité d'experts avait été créé pour étudier les possibilités de paiement de l'Allemagne et proposer les solutions aptes à un règlement définitif.

C'est ce plan des experts que le protocole de Londres avait adopté.

Le plan des experts posait comme condition première de son application la restitution à leurs propriétaires des gages saisis par les Français et les Belges.

Les autorités d'occupation prirent en conséquence une série de mesures.

Le cordon douanier établi à la limite orientale des territoires occupés fut supprimé à partir du 21 septembre. Il n'y eut plus aucune restriction à la libre cir-

culatation entre les deux portions du territoire allemand.

A compter de la même date, la législation et les tarifs en vigueur en Allemagne non occupée s'appliquaient aux perceptions de toute nature effectuées par les services interalliés dans les territoires occupés, ainsi qu'au régime du commerce extérieur dans ces territoires. Les organismes alliés devaient opérer le plus rapidement possible la transmission de leurs pouvoirs aux organismes similaires allemands.

La M. I. C. U. M. était provisoirement chargée de délivrer les licences d'exportation de combustibles pour l'ensemble des territoires occupés, et non plus simplement pour la Ruhr comme auparavant.

Enfin, le 28 octobre, il fut décidé que toutes les mines, cokeries et autres entreprises industrielles, agricoles, forestières et de navigation, exploitées en régie ou provisoirement affermées par les autorités d'occupation depuis le 11 janvier 1923, seraient remises entre les mains de leurs propriétaires. Les services allemands étaient, à compter de cette date, rétablis dans leurs attributions. Ils devaient dorénavant fonctionner conformément à l'Arrangement rhénan.

Il était spécifié que seuls, les chemins de fer rhénans ne feraient pas retour au Reich. La « Régie franco-belge des chemins de fer des territoires occupés » devait continuer à fonctionner sous la direction des autorités d'occupation.

L'impôt sur le charbon fut supprimé le 21 septembre comme les autres gages.

La M. I. C. U. M. devait cesser de prélever sur les mines de combustible des territoires occupés l'impôt sur

le charbon pour les tonnages vendus à partir du 1^{er} septembre 1924. Mais il fut spécifié que l'impôt sur le charbon relatif à la période antérieure du 1^{er} septembre 1924 restait dû.

Les sommes dont les mines étaient redevables provenaient du Kohlensteuer arriéré dû en vertu des accords du 23 novembre et dont la liquidation n'était pas encore finie, et du Kohlensteuer afférant aux ventes du mois d'août. Le recouvrement de tout cet arriéré continuait à être assuré par les soins de la M. I. C. U. M. L'existence de cet organisme était maintenue jusqu'à la liquidation complète des opérations commencées.

Il faut enfin mentionner les mesures d'amnistie que prirent les autorités d'occupation en vue de « réaliser un apaisement réciproque, et dans la mesure du possible faire table rase du passé ».

Toutes les poursuites en cours contre les personnes, soit en raison de leur attitude politique, soit en raison de leur désobéissance aux arrêtés des autorités d'occupation, étaient définitivement suspendues. Aucune nouvelle poursuite ne pouvait être engagée en raison d'actes de cette nature.

CONCLUSION

Nous n'avons considéré dans cette étude le **Kohlensteuer** qu'au point de vue de sa réglementation par les Alliés et de son application. Nous avons laissé de côté tout ce qui avait trait au problème de l'occupation de la Ruhr en lui-même, c'est-à-dire l'étude et la discussion de la légalité de celle-ci, son opportunité et les conséquences politiques et financières qui en étaient résultées.

Etant données les bornes que nous nous sommes fixées dans notre travail, nous voulons simplement nous rendre compte ici si, parmi les moyens envisagés et appliqués, le choix du **Kohlensteuer** s'avéra judicieux et si la saisie de ce gage donna les résultats escomptés.

A cause du but poursuivi et des conditions d'application, il devait répondre à deux exigences : être d'un rendement important et d'une perception facile. Il semble que ce double but ait été atteint.

Pour mieux se rendre compte de l'importance du produit de la redevance des charbons, il est nécessaire de le rapprocher de celui des autres gages. Voici les chiffres en marks-or des sommes encaissées des diverses perceptions.

Douanes	172.465.882
Licences	28.626.444
Dérogations	71.451.157
Impôt sur le charbon, .	136.696.559

Forêts	30.473.373
Régie franco-belge ...	61.834.211 (recette nette)
Divers	8.183.028

505.730.654

Près du quart du montant total provient de l'impôt sur le charbon. C'est en apprécier l'importance. Et encore les chiffres obtenus nécessitent-ils certaines remarques. Pendant la résistance passive, la production houillère de la Ruhr diminua fortement. D'une moyenne mensuelle supérieure à 8.000.000 de tonnes en 1922, elle était descendue à 1.500.000 en août 1923. Les ventes, et par suite la matière imposable, en étaient affectées d'autant. Après le retour à la vie économique normale, la production ne s'accrut que lentement. Elle retomba même brutalement à 1.300.000 de tonnes par suite des grèves de mai 1924. Ce ne fut qu'en juillet qu'elle atteint son niveau de 1922. Et, dès lors, elle s'accrut rapidement. Ces événements permettent de mesurer l'importance de ce gage, car, malgré leur existence préjudiciable à un rendement normal, la redevance sur le charbon procura aux Alliés des sommes importantes.

La seconde condition, celle relative à la facilité de paiement, fut également remplie. Pour la bien juger, il est indispensable de faire une distinction. Pendant la résistance passive, en effet, l'impôt ne fut perçu qu'en partie. Mais si le paiement ne put être effectué régulièrement à cause des résistances que rencontra l'œuvre des Français, l'établissement de l'impôt s'effectua normalement. Le montant en put être déterminé sans grosse difficultés. La réglementation de la circulation

des combustibles permit même, vers la fin de cette période, d'en assurer le paiement. Par contre, les avantages se firent pleinement sentir après l'abandon de la résistance. L'impôt n'atteignit qu'un petit nombre de très grosse firmes charbonnières. Les opérations de contrôle en étaient grandement simplifiées et les frais de perception réduits au minimum. La vérification des déclarations était facile, car la matière imposable était difficilement susceptible d'être cachée, et la comptabilité de ces firmes était tenue avec une grande régularité. Nous avons vu aussi comment le paiement de l'impôt permit aux autorités d'occupation de se procurer les devises étrangères dont elles avaient besoin. Le contribuable, de son côté, était sensible à la discrétion et à la rareté des formalités nécessaires. La déclaration, faite une fois par mois, suffisait à l'établissement de l'impôt. Le paiement, de même, s'effectuait mensuellement. Il est du reste à remarquer, pour mieux apprécier la discrétion de l'administration alliée en cette matière, que jamais les organes allemands de l'industrie westphalienne ne se sont plaint de vexations ou de formalités excessives. S'ils demandèrent inlassablement la suppression de la redevance sur les charbons, ils n'appuyèrent leurs critiques que sur les conséquences économiques qu'entraînait la perception d'un impôt très lourd dans les circonstances difficiles d'une réorganisation monétaire.

Il ne faudrait pas cependant attribuer la réussite de l'opération en ce qui concerne ce gage à la seule valeur intrinsèque de ce dernier. Le mérite en revient surtout à l'organisme franco-belge qui sut, au milieu des pires

difficultés et des embûches incessantes, poursuivre l'œuvre entreprise. La M. I. C. U. M. fit preuve dans sa mission d'une technique très sûre, d'une diplomatie adroite, ainsi que d'un sens profond de la modération et de la justice. Elle montra surtout des qualités de méthode et d'organisation et répondit ainsi à ceux qui doutaient, une administration française capable de les posséder.

Vu : *Le Doyen*,
H. BERTHELEMY.

Le Président de Thèse,
Germain MARTIN.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
P. LAPIE.

BIBLIOGRAPHIE

PÉRIODIQUES

Bulletin officiel de la Haute-Commission interalliée des territoires rhénans, années 1922, 1923, 1924.

Bulletin financier publié par le Haut-Commissaire de la République Française dans les provinces du Rhin (service financier), années 1922, 1923, 1924.

Recueil d'ordonnances de la Haute-Commission, années 1922, 1923, 1924.

Bulletin quotidien d'information financière, années 1923, 1924.

Annuaire de législation étrangère, publié par la Société de législation comparée, années 1917 et 1922.

ARTICLES DIVERS

Revue des Deux-Mondes : La perception des impôts dans la Ruhr, par ROBERT LATOUR-GAYET, 15 avril 1923.

Revue hebdomadaire : Les résultats de la politique de la Ruhr, par WLADIMIR D'ORMESSON, 26 avril, 10 mai, 17 mai 1924.

Les Débats : Le charbon dans la Ruhr, par FERNAND DE BRISSON.

OUVRAGES ET DOCUMENTS

GERMAIN MARTIN. — *Les finances publiques de la France et la fortune privée.*

BOUDON. — *Les finances de guerre de l'Allemagne.*

Arrangement provisoire avec le M. I. C. U. M. — Imprimerie DEWARICHET, Bruxelles.

Le protocole de Londres.

TABLE DES MATIERES

Préambule	1
Introduction	3

PREMIÈRE PARTIE : L'ORGANISATION DES GAGES

Chapitre 1. — L'organisation interalliée des pays rhénans.	12
— 2. — L'organisation générale des gages.....	17
— 3. — La réglementation des combustibles.....	21

DEUXIÈME PARTIE : LA RÉSISTANCE PASSIVE

Chapitre 1. — Les débuts de l'organisation.....	26
— 2. — La réglementation allemande.....	30
— 3. — La saisie de l'impôt.....	33
— 4. — L'assiette de l'impôt.....	35
— 5. — Le paiement de l'impôt.....	38
— 6. — Les exemptions.....	41
— 7. — Les mesures coercitives.....	43
— 8. — La réglementation de la circulation.....	49
— 9. — Les résultats obtenus.....	61

TROISIÈME PARTIE : LES CONTRATS

Chapitre 1. — Le nouveau plan des réparations.....	68
— 2. — Les préliminaires des contrats de la MICUM.	72
— 3. — L'accord du 23 novembre 1923.....	75
— 4. — Le retour à la vie économique normale....	82
— 5. — Le renouvellement des contrats.....	86
— 6. — Le protocole de Londres.....	93
Conclusion	97
Bibliographie	101
Table des matières.....	103

